VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL

RELATORIO

de

1938

Apresentado ao

Sr. Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas

Pelo

ENG.º OCTACILIO PEREIRA

[illegible] VIAÇÃO FERREA

Viação Férrea do Rio Grande do Sul

RELATÓRIO

DE 1938

APRESENTADO AO

Sr. Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas

PELO

ENG.º OCTACILIO PEREIRA
DIRETOR GERAL DA VIAÇÃO FÉRREA

1939

OF. GRÁF. DA LIVRARIA DO GLOBO — BARCELLOS, BERTASO & CIA.
PÔRTO ALEGRE
FILIAIS: SANTA MARIA E PELOTAS

Senhor Secretário

Tenho a honra de passar às vossas mãos o Relatório das principais atividades de caráter técnico-administrativo-financeiro da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, referentes ao ano de 1938.

Nas minuciosas informações a seguir, prestadas pelos vários departamentos desta ferrovia, encontrareis, por certo, os elementos suficientes para um seguro julgamento das condições em que se encontra a Viação Férrea.

Seja-me lícito, entretanto, destacar aquí as principais ocorrências verificadas durante o ano de 1938 e aquelas que, por sua importância especial, merecem uma menção particular a principiar pela situação econômico-financeiro da Viação Férrea.

RESULTADOS GERAIS

O número mais simples e mais expressivo para sintetizar a exploração da rêde, é, sem dúvida, o seu coeficiente de tráfego, que em si encerra os têrmos finais da receita e da despesa.

O valor dêsse número-índice foi, em 1938, de

104,44

o que vale dizer ter a despesa absorvido tôda a receita bruta, ultrapassando-a ainda em 4,44%, já, pois, no regime do "deficit".

O coeficiente de tráfego assume maior significação alinhado com os seus antecedentes. Na relação que segue, aprecia-se a sua evolução, de par com os valores absolutos da receita e da despesa:

ANOS	Receita bruta	Despesa de custeio	Saldo	Coeficiente tráfego
1934	73.612:015$170	64.118:074$080	+ 9.493:941$090	87,10
1935	80.190:190$220	66.127:606$300	+ 14.062:583$920	82,46
1936	87.346:553$400	75.144:848$070	+ 12.201:705$330	86,03
1937	100.314:000$250	87.135:000$150	+ 13.179:000$100	86,86
1938	104.117:900$250	108.744:942$400	— 4.627:042$150	104,44

Verifica-se, assim, que houve progresso nos transportes e no movimento geral da Viação Férrea, pois a receita cresceu sem aumento de tarifas. A despesa, mais adiante analisada, subiu, porém, de tal maneira, que o exercício teve de encerrar-se com "deficit".

Da comparação dos últimos dois anos, ressaltam as diferenças, que seguem, quanto à receita e à despesa:

Receita bruta: + 3.803:900$000 ou + 3,79%
Despesa de custeio: + 21.609:942$250 ou + 24,80%

Dêsses dois crescimentos desproporcionados, um de 3,79 % e o outro de 24,80 %, resultou o desequilíbrio, já assinalado, no "deficit", pelo qual respondem as grandes despesas com o pessoal e o material.

Resumindo, o período administrativo de 1938 fechou-se com os resultados seguintes:

Receita: .... 104.117:900$250
Despesa: .... 108.744:942$400
"Deficit": .... 4.627:042$150

As comparações que seguem, entre os anos de 1937 e 1938, mostram o aumento dos transportes em seus diversos itens.

Transportes ordinários de passageiros

CLASSES	NÚMERO		PASSAGEIROS-QUILÔMETRO		RECEITA	
	1937	1938	1937	1938	1937	1938
1.ª	1.035.864	1.206.864	115.683.217	130.022.346	10.839:058$900	12.131:315$600
2.ª	923.959	978.001	72.532.436	73.037.374	5.420:160$200	5.785:180$900
Totais	1.959.823	2.184.865	188.215.653	203.059.720	16.259:219$100	17.916:496$500

Como se vê, o aumento foi geral, em ambas as classes, tanto em número e passageiros-quilômetro, como na receita.

Esses aumentos se exprimem como segue:

1.ª classe

+ 171.000 passageiros, ou seja um acréscimo de 16,51 %
+ 14.339.129 passageiros-quilômetro, ou seja um acréscimo de 12,40 %
+ 1.292:256$700, ou seja um acréscimo de 11,92 %

2.ª classe

+ 54.042 passageiros, ou seja um acréscimo de 5,85 %
+ 504.938 passageiros-quilômetro, ou seja um acréscimo de 0,70 %
+ 365:020$700, ou seja um acréscimo de 6,73 %

Somados os transportes ordinários aos efetuados por conta do Estado, dos Municípios, Emprêsas e Melhoramentos, obtêm-se os seguintes resultados para o transporte de passageiros em serviço remunerado:

CLASSES	NÚMERO		PASSAGEIROS-QUILÔMETRO		RECEITA	
	1937	1938	1937	1938	1937	1938
1.ª	1.088.646	1.241.032	130.154.624	140.085.954	11.950:826$800	12.956:711$000
2.ª	972.627	1.021.624	89.077.406	86.337.592	6.341:881$000	6.562:205$700
Totais	2.061.273	2.262.656	219.232.030	226.423.546	18.292:707$800	19.518:916$700

Na comparação geral, de ambas as classes, verificam-se os seguintes aumentos:

+ 201.383 passageiros, ou seja um aumento de 9,77 %
+ 7.191.516 passageiros-quilômetro, ou seja um aumento de 3,28 %
+ 1.226:208$900, ou seja um acréscimo de 6,70 %

Bagagens

Os transportes de bagagens, em serviço remunerado, são assim representados:

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1937	1.345,701	454.262	316:592$300
1938	1.252,226	424.599	300:670$100
Diferenças em 1938..	— 93,475 ou — 6,95 %	— 29.663 ou — 6,53 %	— 15:922$200 ou — 5,03 %

Como se vê, houve um decréscimo geral, o qual, entretanto, não tem maior importância, em virtude do pequeno vulto dêsse gênero de transporte.

Encomendas

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1937	32.257,924	5.963.397	3.937:961$700
1938	33.812,064	6.285.386	4.006:042$600
Diferenças em 1938..	+ 1.554,140 ou + 4,82 %	+ 321.989 ou + 5,40 %	+ 68:080$900 ou + 1,73 %

Os transportes de encomendas foram, pois, superiores não só em tonelagem, como em percurso e em receita.

Animais

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1937	94.511,500	29.164.596	4.938:608$500
1938	100.509,150	31.302.909	5.579:866$100
Diferenças em 1938..	+ 5.997,650 ou + 6,35 %	+ 2.138.313 ou + 7,33 %	+ 641:257$600 ou + 12,98 %

Aí estão incluídos os transportes não só em trens de carga, como também os em trens de passageiros.

Os aumentos são ainda gerais.

Mercadorias

O movimento geral dêste título, que pelo seu vulto é o mais importante, assim se representa:

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	Receita
1937	1.392.019,380	454.000.055	59.782:991$100
1938	1.529.325,646	479.156.334	62.278:045$400
Diferenças em 1938..	+ 137.306,266 ou + 9,86 %	+ 25.156.279 ou + 5,54 %	+ 2.495:054$300 ou + 4,17 %

Os aumentos gerais verificados confirmam, mais uma vez o contínuo progresso da Viação Férrea no transporte de mercadorias, conferindo ao último ano, de 1938, o ponto culminante daquele transporte.

E' o que, mais amplamente, mostra o quadro seguinte, do movimento geral de mercadorias, desde 1932:

ANOS	Toneladas	Receita
1932	959.785	35.321:590$440
1933	1.032.604	44.282:252$400
1934	1.082.980	47.570:260$910
1935	1.193.121	51.660:861$520
1936	1.284.946	54.781:936$000
1937	1.392.019	59.782:991$100
1938	1.529.326	62.278:045$400

Importa, porém, notar que neste quadro, em que só figuram serviços remunerados, acham-se também incluídos os transportes por conta dos Governos Federal, Estadual e Municipais, e, ainda, os transportes bem vultosos da Conta Fundo de Melhoramentos, título êste aberto justamente em 1932.

Se eliminarmos tais lançamentos, que, sem nenhuma relação com a circulação da riqueza do Estado podem eventual-

mente atingir grandes cifras, a demonstração do transporte de mercadorias tomará o novo aspecto:

ANOS	Toneladas	Receita
1932	728.119	32.912:170$340
1933	813.821	40.338:320$900
1934	851.124	40.584:197$200
1935	979.361	47.457:600$100
1936	1.027.998	50.437:209$200
1937	1.131.662	54.872:565$400
1938	1.185.740	57.842:319$100

Esta é a contribuição propriamente do Público, no transporte de mercadorias.

Receita total

Acrescidos os dados já registados aos resultantes das diversas rendas especiais, obtém-se o total da receita, em 1938, que, comparativamente com o ano anterior e discriminadamente, aparece como segue:

DESIGNAÇÃO	1937	1938
Passageiros	18.292:707$800	19.518:916$700
Bagagens	316:592$300	300:670$100
Encomendas	3.937:961$700	4.006:042$600
Animais em trens de passageiros	279:946$500	322:856$300
Mercadorias	59.782:991$100	62.278:045$400
Animais em trens de carga ..	4.658:662$000	5.257:009$800
Telegramas	210:044$750	198:939$000
Armazenagens	165:735$400	195:216$500
Taxa ad-valorem	7.492:313$700	7.907:133$600
Rendas diversas	5.177:045$000	4.133:070$250
Totais	100.314:000$250	104.117:900$250

Pelos dados acima, e como já vimos, a receita arrecadada em 1938, superou a de 1937 em 3.803:900$000 ou sejam em mais 3,79 %.

Eliminando também no total da receita, tal como fizemos para a parcela referente a mercadorias, tôdas as contas que não sejam as do Público, obtém-se a relação abaixo, cujos valores são devéras interessantes e expressivos:

ANOS	Receita p/c. do Público
1932	45.213:894$940
1933	54.527:360$000
1934	55.026:624$700
1935	63.848:468$900
1936	70.101:695$600
1937	79.257:590$000
1938	84.706:670$000

Despesa

A despesa de custeio, que, como já se viu, teve grande aumento em 1938, cómpara-se com a do ano anterior como segue, nas suas duas parcelas de pessoal e material:

ANOS	Pessoal	Material	Total
1937	46.650:030$200	40.484:969$950	87.135:000$150
1938	55.788:114$400	52.956:828$000	108.744:942$400
Diferenças em 1938	+ 9.138:084$200 ou + 19,59 %	+ 12.471:858$050 ou + 30,81 %	+ 21.609:942$250 ou + 24,80 %

Êsse aumento da despesa, não tendo sido acompanhado por um correlativo aumento dos transportes, resultou na elevação do custo da unidade industrial, que é a tonelada-quilômetro. Os custos dessa unidade foram, nos anos em comparação, os seguintes:

Em 1937 .... $145.419
Em 1938 .... $172.506

a) PESSOAL

A diferença para mais, de 19,59 %, na despesa do pessoal, explica-se pelo aumento do número de empregados, pelo pequeno aumento de vencimentos, procedido em março de 1938, pelas gratificações adicionais, decorrentes da lei 711, pelos pagamentos de serviço extraordinário, em virtude da lei de 8 horas, etc.

A despesa da verba "pessoal" pode-se ainda discriminar pelas Divisões, da maneira que segue:

DIVISÕES	1937	1938	Diferenças em 1938
Administração Central	4.376:523$600	5.491:375$100	+ 1.114:851$500
Tráfego	15.342:611$200	17.976:672$600	+ 2.634:061$400
Locomoção	15.110:531$700	17.592:007$600	+ 2.481:475$900
Via e Edifícios ..	11.820:363$700	14.728:059$100	+ 2.907:695$400
Totais	46.650:030$200	55.788:114$400	+ 9.138:084$200

Se tomarmos agora em consideração o quadro do "efetivo do pessoal", quadro que se refere a todo o pessoal da Viação Férrea, incluindo-se não só os serviços de custeio, mas também os serviços por conta do Fundo de Melhoramentos, o pessoal da 5.ª Divisão, serviços por conta de terceiros e outros, verifica-se que o total das diárias pagas, nos anos em comparação, foi:

em 1937 .... 4.328.388 diárias
em 1938 .... 4.816.300 diárias

tendo cabido a cada diária os seguintes valores médios

em 1937 .... 12$624
em 1938 .... 13$536

Os números já citados de diárias pagas, considerando-se os mensalistas na base de 360 dias e os diaristas na base de 300 dias por ano, dão, nos períodos em confronto, os números seguintes de empregados:

1937 .... 12.671 empregados
1938 .... 14.507 empregados

O número de empregados distribue-se por Divisão do modo que segue:

DIVISÕES	1937	1938	Diferenças em 1938
Administração Central	846	877	+ 31
Tráfego	3.336	3.594	+ 258
Locomoção	3.981	4.173	+ 192
Vias e Edifícios......	3.945	4.885	+ 940
Estudos e Construções	563	978	+ 415
Totais	12.671	14.507	+ 1.836

b) MATERIAL

A despesa na verba "material" discrimina-se do seguinte modo nas contas de custeio:

DIVISÕES	1937	1938	Diferenças em 1938
Administração Central	3.713:922$600	4.721:533$400	+ 1.007:610$800
Tráfego	1.953:355$100	2.450:499$300	+ 497:144$200
Locomoção	30.000:254$700	37.998:033$800	+ 7.997:779$100
Vias e Edifícios......	4.817:437$550	7.786:761$500	+ 2.969:323$950
Totais	40.484:969$950	52.956:828$000	+12.471:858$050

Por esta comparação se verifica que o aumento da verba "material" foi também geral, tendo-se processado em tôdas as Divisões. Êsse acréscimo, que como já vimos, foi de 30,81%, explica-se pelas despesas decorrentes do incremento do tráfego, pelos aumentos das despesas de conservação da linha, do material rodante e de tração, e, sobretudo, pelo aumento, de mais de seis mil contos, nas contas de combustíveis, onde teve grande repercussão o carvão estrangeiro, não só

pelo seu maior consumo, como pelo aumento do custo da tonelada, que passou de 154$457, em 1937, para 216$449, em 1938.

No aumento de 1.007:610$800, na verba "material" da Administração Central, é preciso considerar a inclusão de 727:328$100, que representam o acréscimo da Contribuição para a Caixa de Aposentadoria e Pensões.

MOVIMENTO GERAL DE CUSTEIO

Resumindo, o exercício de 1938 encerrou-se com o seguinte resultado, comparativamente com o ano anterior:

ANO	Receita	Despesa	Saldo
1937	100.314:000$250	87.135:000$150	+13.179:000$100
1938	104.117:900$250	108.744:942$400	— 4.627:042$150
Diferenças em 1938..	+ 3.803:900$000 ou + 3,79%	+21.609:942$250 ou 24,80%	—

EFICIÊNCIA DOS SERVIÇOS

Em virtude do aumento da despesa, os índices gerais representativos da eficiência econômica dos serviços provaram em 1938, conforme se vê:

ANOS	Custo da tonelada-quilômetro	Custo do trem-quilômetro
1937	$145.419	12$799.0
1938	$172.506	15$299.4
Diferenças em 1938..................	+ $027.087	+ 2$500.4

Os diversos elementos do custo da tonelada-quilômetro apreciam-se como segue:

DESPESA PARA	Em 1937	Em 1938
o serviço das estações.............	$011.508	$013.005
o serviço das locomotivas..........	$045.406	$055.547
o serviço dos trens.................	$006.106	$006.950
as indenizações e os acasos.........	$000.725	$000.793
as miscelâneas	$014.494	$016.114
o total referente à condução........	$078.239	$092.409
a conservação da linha e dependências	$027.767	$035.716
a conservação do material..........	$026.150	$028.485
a administração e diversos..........	$013.263	$015.896
o total das despesas de custeio......	$145.419	$172.506

A discriminação do custo do trem-quilômetro é a seguinte:

DESPESA PARA	Em 1937	Em 1938
o serviço das estações..............	1$012.9	1$153.4
o serviço das locomotivas...........	3$996.4	4$926.4
o serviço dos trens.................	$537.4	$616.4
as indenizações e os acasos.........	$063.8	$070.4
as miscelâneas	1$275.7	1$429.1
o total referente à condução........	6$886.2	8$195.7
a conservação da linha e dependências	2$443.9	3$167.6
a conservação do material..........	2$301.6	2$526.3
a administração e diversos..........	1$167.3	1$409.8
o total das despesas de custeio......	12$799.0	15$299.4

CONTA "FUNDO DE MELHORAMENTOS"

A Conta "Fundo de Melhoramentos", foi creada pelo Decreto n.º 18.551, de 31 de dezembro de 1928, que promoveu a inovação do contrato da Viação Férrea.

Os recursos que constituem o fundo de melhoramentos, nos itens do citado decreto, são os seguintes:

a) produto da renda líquida que couber à União e ao Estado, durante a execução dos melhoramentos;
b) produto de uma taxa adicional de dez por cento sôbre as tarifas, que estiverem em vigor;
c) com outras importâncias de contribuição do Estado, autorizadas pela União e reembolsáveis pelas reservas dêsse fundo.

O vulto dos melhoramentos a executar desproporcionadamente superior à arrecadação proveniente dos itens **a** e **b**, obrigou o Estado a lançar mão da faculdade prevista no item **c**.

Até 31 de dezembro de 1938 a receita apurada e proveniente dos recursos previstos nas letras **a** e **b**, elevou-se a 109.311:162$100 e a despesa total, sem computar os juros relativos ao financiamento da Variante Barreto-Gravataí, a 255.274:303$970, havendo, pois, a diferença de 145.963:141$870.

Essa diferença assim se distribue:

Receita	109.311:162$100
Despesa que corre diretamente pela arrecadação	146.733:418$120
"Deficit"	37.422:256$020
Despesas com a Variante Barreto-Gravataí, garantidas por emissão de apólices pelo Govêrno do Estado..................	45.598:312$700
Despesas com a construção do ramal de Severino Ribeiro a Quaraí..............	9.450:380$650
Despesas com aquisição de material, garantidas pela emissão de promissórias avalisadas pelo Govêrno do Estado.......	53.492:192$500
Soma	145.963:141$870

O movimento dessa conta em 1938 foi o seguinte:

Receita ordinária

Receita líquida	—
Taxa de 10%............................	8.914:994$300
Soma a transportar..............	8.914:994$300

Transporte		8.914:994$300

Despesa ordinária

Obras custeadas diretamente	12.413:928$480	
Comissão de 5% sôbre a conta de melhoramentos...	1.240:517$560	
Serviços de juros relativos à Variante Barreto - Gravataí	3.087:090$800	
Resgate da 1.ª promissória emitida a favor da Brasunido S. A. para aquisição de materiais.......	4.238:821$700	
Pagamentos relativos ao resgate da 15.ª promissória relativa a aquisição de materiais	768:000$000	
Soma		21.748:358$540
"Deficit"		12.833:364$240
Receita verificada até 31 de dezembro de 1937......	100.396:167$800	
Despesa até a mesma data..	124.985:059$580	
"Deficit" até 31 de dezembro de 1937......		24.588:891$780
"Deficit" até 31 de dezembro de 1938......		37.422:256$020

A situação das contas, com responsabilidade do Estado é a seguinte:

Variante Barreto-Gravataí:

Despesa realizada	45.598:312$700
Apólices emitidas	43.505:156$800
A emitir	2.093:155$900

Ramal de Severino Ribeiro a Quaraí:

Despesa realizada	9.450:380$650
Importância entregue pelo Estado	5.814:590$500
A entregar	3.635:790$150

Aquisição de materiais fornecidos pela Brasunido:

Títulos emitidos por conta do Fundo de Melhoramentos	58.883:358$300
Títulos já resgatados........................	5.391:165$800
Títulos a resgatar........................	53.492:192$500

Somadas estas quatro últimas parcelas, obtém-se o total de 96.643:294$570 que, no relatório apresentado pela Contabilidade, aparece como excesso de despesa sôbre a receita.

Considerando como consolidada, a dívida com a Brasunido, pela emissão de apólices, a insuficiência de pagamentos relativa à Conta Fundo de Melhoramentos, em 31 de dezembro de 1938, assim se desdobra:

Importância de responsabilidade da Viação Férrea	37.422:256$020
Idem do Estado em apólices................	2.093:055$900
Idem, idem em dinheiro................	3.635:790$150
Soma	43.151:102$070

A importância da dívida que consideramos consolidada e o pagamento em dinheiro feito pelo Estado montam a:

Variante Barreto-Gravataí................	43.505:156$800
Títulos da Brasunido................	53.492:192$500
Pagamentos feitos pelo Govêrno do Estado por conta do Ramal de Severino Ribeiro a Quaraí	5.814:590$500
	102.811:939$800

que, adicionada à parcela anterior, forma o total de ...... 145.963:041$870, quantia já encontrada, e que representa a diferença entre a importância arrecadada e a despesa efetuada pela Conta Fundo de Melhoramentos.

Descontada dessa quantia a importância correspondente ao saldo das Contas Lucros Diferidos e Lucros e Reservas, no montante a 25.093:349$090, obtém-se 120.869:792$780, que representa, exatamente, a insuficiência do ativo apresentado pelo balancete da Contabilidade, contra 5.784:302$960 constante do balancete do ano de 1937. Esta grande diferença

provém, principalmente, da inclusão no passivo do custo da Variante Barreto-Gravataí e da aquisição de material fornecido pela Brasunido S. A.

TARIFAS

Durante o ano de 1938, continuaram em vigor as tarifas aprovadas, provisoriamente, por portaria de 23 de julho de 1926.

Numerosas modificações foram nelas introduzidas, nesses últimos anos, com o objetivo de atender ora os interêsses da Viação Férrea, ora os das classes produtoras, ora os do público em geral.

Em fins do ano de 1937, foi iniciado um estudo das tarifas em vigor, com a finalidade de baratear os transportes de passageiros de 2.ª classe, bem como os de mercadorias, afim de diminuir o custo da vida, prinçipalmente das populações pobres.

O trabalho, apresentado em 2 de dezembro de 1937, mereceu aprovação e louvor do Govêrno e abordava duas partes:

1.º estudo de emergência, abrangendo algumas tabelas das tarifas em vigor, especialmente as de passageiros e de alguns gêneros alimentícios de primeira necessidade;

2.º estudo e revisão geral das tarifas, compreendendo as respectivas bases, a classificação das mercadorias, o regulamento geral dos transportes e as distâncias quilométricas entre as estações.

Em ofício n.º I - 710, de 30 de abril de 1938, esta Diretoria nomeou, em comissão, os srs. eng.os Ildefonso da Silva Dias e Pedro Italo Dalle Ore, e o sr. Francisco Matte, para procederem a uma revisão geral das tarifas da Viação Férrea, tendo em vista as sugestões já apresentadas ao Govêrno do Estado além de outras que porventura surgissem com um mais profundo estudo do problema.

Essas sugestões são as seguintes:

1.ª Redução de 20 para 5 Km. da distância mínima, entre estações, para fins tarifários.

2.ª Ampliação do tráfego rodoviário, regular, em combinação com a Viação Férrea, com o fim de atrair-se maior tonelagem de transportes, para o tráfego ferroviário.

3.ª Criação do Tráfego Mútuo com as companhias de navegação fluvial e de cabotagem.

4.ª Organização da Secção Comercial, que, entre muitos outros problemas, já constantes do seu programa, estudará, ainda:

a) melhor acondicionamento para batatas, cebolas, aves, etc.;
b) distribuição de sementes selecionadas, com o fito de se desenvolverem novas indústrias, como a de óleos, por exemplo.

5.ª Ampliação do serviço de transporte a domicílio.

Já não se fazendo sentir os efeitos da depressão econômica, que se verificara em 1937, e, tendo em vista a elevação atual do custo da produção em geral e o fato de a Viação Férrea se encontrar agora com a sua capacidade de transporte tomada, nada impedia que voltasse a Viação Férrea a aplicar as suas tarifas normais.

Examinada, em setembro de 1938, a situação economico-financeira da Viação Férrea, através de larga exposição apresentada pelo sr. chefe da Contabilidade, ficou constatada a difícil condição da emprêsa, ante seus vultosos compromissos, com a sua receita em declínio, positivada por "deficits" que se vinham manifestando, desde maio daquele ano, em marcha ascensional. Foi sugerida, nesse documento da Contabilidade, "uma alteração prudente nalgumas tabelas das tarifas atuais", medida que apressaria a reabilitação da Viação Férrea, reconduzindo-a a caminho do equilíbrio econômico-financeiro.

Alegava-se, em abono dessa sugestão, que o nivel da vida encontrando-se bastante elevado, como se evidenciava com o encarecimento geral das utilidades, resistiria facilmente, "a um prudente e bem orientado acréscimo nos fretes".

Exposto pela Viação Férrea, por ordem do Govêrno do Estado, à Federação das Associações Comerciais e à Federação das Associações Rurais do Rio Grande do Sul, o seu projeto de majoração das tarifas, embora em linhas moderadas, recebeu formal recusa das classes rurais e comerciais.

Prossegue, entretanto, o trabalho de revisão de tarifas, procurando-se um reajustamento geral.

Durante o ano relatado foram, também, concedidas facilidades nos transportes para passageiros e produtos destinados à exposições-feiras, agrícolas e pastorís que, periodicamente, se realizam em vários pontos do Estado, bem como para passageiros que se destinavam a vários congressos religiosos.

ESTATÍSTICA — SERVIÇOS "HOLLERITH"

A Viação Férrea, no justo empenho de dar maior eficiência aos seus serviços de administração, vem se ocupando com a racionalização e mecanização de alguns dêles.

Entre êles, mereceu logo a atenção desta Diretoria o serviço de Estatística, que era feito pelos velhos processos da Cie. Auxiliaire, que os empregava, acertadamente, quando o tráfego era relativamente pequeno.

Hoje, em que só o número de notas de expedição de mercadorias atinge, por mês, a mais de 40.000, aqueles processos, lentos, morosos, estafantes e de pequeno rendimento, não mais condizem com o volume do serviço e com a necessidade de fornecer à Administração dados cada vez mais detalhados para controle, pesquisa e estudo.

Esta Diretoria escolheu, ainda, o serviço de Estatística para iniciar a mecanização, por ser êste o serviço que mais facilmente comporta a experiência e o que melhor suportaria a fase incial de criar pessoal habilitado para operar nas máquinas.

Foi, assim, contratado, com a "Serviços Hollerith S. A.", por 2 anos, um equipamento mecânico adequado à confecção da estatística de mercadorias e animais, isto é, dos transportes em trens de carga.

Inaugurado o serviço "Hollerith" em 1.º de julho de 1938, veio encontrar as estatísticas em grande e crescente atraso.

Não obstante essa sobrecarga e as dificuldades iniciais da fase de implantação, o serviço de estatística dos trens de carga (mercadorias e animais) acha-se em dia. Não só foi pôsto em dia o serviço antigo, como foram criados muitos outros, possuindo hoje a Viação Férrea estatística de inestimável valor para o estudo da circulação da riqueza no Estado, para os estudos de tarifas, para os estudos de fomento agrícola e industrial, para o zoneamento econômico, e para tantos outros que estão na ordem do dia.

A secção de Estatística da Viação Férrea, na parte já mecanizada, torna-se realmente eficiente e está, desde o ano passado, acumulando os dados mais interessantes para o seu próprio estudo, para os desta Diretoria e também para estudos do Govêrno do Estado, principalmente da Secretaria da Agricultura, Indústria e Comércio.

Com as estatísticas de trens de carga postas em dia, como estão, fica vencida a primeira etapa da mecanização. Estuda-se, agora, a segunda fase, que se refere aos trens de passageiros (passageiros, bagagens e encomendas), afim de mecanizar tôda a estatística da receita.

Em tempo, serão apresentados êsses estudos, afim de que se possa dar início à segunda fase em 1.º de janeiro de 1940, mecanizando e racionalizando completamente os serviços de estatística da Viação Férrea.

TRÁFEGO

O ano de 1938 caracterizou-se para a Viação Férrea do Rio Grande do Sul por uma grande intensidade de transportes no primeiro semestre, seguido de um acentuado declínio no segundo período daquele ano. Tal volume de tráfego no primeiro semestre exigiu da Viação Férrea a mobilização total de seu aparelhamento de transporte, constituído do seu anterior material rodante e de tração acrescido, então, de 11 novas locomotivas, 300 vagões fechados, 100 vagões gradeados e 15 vagões tanques, recentemente adquiridos no estrangeiro e que foram postos em tráfego nos primeiros mêses do ano relatado.

A-pesar-dos melhores esforços da Direção Geral da rêde, para atender sem deficiências aquele volume anormal de transportes, no período referido, verificaram-se inevitáveis atrasos no fornecimento de vagões, dando lugar a que os interessados, sentindo-se prejudicados, recorressem a todos os meios, inclusive à imprensa, para reclamar contra os serviços do tráfego da Viação Férrea. Entretanto, já no fim do período relatado, tal deficiência foi completamente suprimida, podendo-se afirmar, mesmo, que o tráfego ferroviário achava-se naquele semestre completamente normalizado.

Com a inauguração do tráfego de trens de passageiros na variante Barreto-Gravataí, já em tráfego de carga desde abril de 1937, tornou-se possível a organização de novos horários em tôda a rêde, permitindo uma maior velocidade média dos trens de passageiros e uma combinação mais racional, principalmente nos trens para a linha da Serra e para o norte do país, onde tal economia de tempo foi apreciável, atingindo cêrca de 12 horas.

Tráfego rodoviário

Continua, a contento geral, o tráfego rodoviário em conexão com o ferroviário, de Bento Gonçalves para Alfredo Chaves e Prata e de Santa Barbara para Palmeira e Iraí.

Êsses serviços têm progredido e, com o melhoramento das estradas de rodagem, tendem a tomar um grande vulto. Existe ainda um estudo sôbre as possibilidades econômicas de estender-se até Lagôa Vermelha o tráfego rodoviário de Bento Gonçalves a Alfredo Chaves e Prata. Tal prolongamento, bem como outros que também são necessários, não foi todavia inaugurado, em virtude de pretender a Viação Férrea, dentro em breve, levar a cabo, nesse terreno, uma ação de maior envergadura, creando mesmo um departamento especial para êsse fim.

LOCOMOÇÃO

Oficinas

Devido à montagem dos vagões recebidos do estrangeiro, o que se verificou nos primeiros mêses do ano, e à intensidade com que foram atacados os serviços da Via Permanente, no final do período relatado, tôdas as oficinas da Viação Férrea ficaram sobrecarregadas de trabalho, podendo-se afirmar, mesmo, que atualmente cêrca de 30% das atividades daquelas oficinas são despendidas, exclusivamente, com a fabricação de materiais destinados à Via Permanente e Almoxarifado.

Fundição de aço

A Viação Férrea vem utilizando, com real sucesso, a fundição de aço instalada nas oficinas da Locomoção em Santa Maria, projetada e construída com os próprios recursos daquelas oficinas.

Depois da sua instalação definitiva, em junho de 1938, até dezembro, foram fundidas naquelas oficinas cêrca de 44,470 toneladas de aço, tendo o seu custo atingido o total de 54:194$360. Sendo de 2$514 o custo médio do quilo de aço fundido adquirido naquele ano, segue-se que, para aquela quantidade, houve uma economia real de 60:746$000.

Em virtude do grande número de peças de aço confeccionadas pelas oficinas da Locomoção, destinadas aos seus próprios serviços e aos da Via Permanente, prevê-se uma economia anual de cêrca de 200:000$000 com aquela instalação.

Reaproveitamento de mangotes

A partir de 1.º de julho do ano relatado, foi instalada, definitivamente, no Pôsto de Visita de Santa Maria, por iniciativa do sr. Antônio Gonçalves Izaguirre, então inspetor do Material Rodante, uma máquina de vulcanizar, com o fim de reaproveitar os mangotes de freio a vácuo inutilizados. Aquele objetivo foi atingido plenamente, tendo sido recuperados 1558 mangotes de 2″ até 31 de dezembro daquele ano.

Laboratório de ensaios e análises

Por determinação desta Diretoria, o Laboratório de ensaios e análises, que se encontrava em Diretor A. Pestana, foi transferido para Santa Maria, sendo instalado junto às oficinas da Locomoção daquela cidade.

Aumento de capacidade dos carros de 1.ª classe

A Viação Férrea tem se preocupado com o aumento de capacidade dos seus carros. Deseja com isso oferecer maior número de lugares nos seus trens, conforme requer o crescente movimento de passageiros, e, ao mesmo tempo, aproveitar melhor o pêso morto, o valor do material e a sua despesa de conservação, diminuindo-os o mais possível por passageiro transportado.

Até ao presente e atendendo aos limites de largura que a bitola de um metro impõe, os carros de 1.ª classe tinham só três lugares em carreira transversal.

Entretanto, nos mais largos dêsses carros, dos quais possue a Viação Férrea cêrca de 40, verificou-se a possibilidade de alterar a disposição atual de um banco de dois lugares de um lado e um simples do outro, para bancos de dois lugares de ambos os lados, sem comprometer a razoável comodidade dos passageiros.

Um vez feita essa modificação, que aumenta em cêrca de 30% a capacidade de cada carro, conta-se ganhar sôbre todo o grupo considerado cêrca de 465 lugares, equivalentes a 12 carros da capacidade média dos atuais e cujo valor global não seria inferior a 6.000:000$000, pelas cotações atuais das fábricas estrangeiras.

Por outro lado, foram tomadas providências para que os carros a serem futuramente construídos ou adquiridos venham, também, com a mesma disposição de 4 lugares em carreira transversal.

Prevendo-se a construção metálica para tais carros, isso ficará facilitado, pois as paredes dos carros metálicos são de espessura menor do que as dos de madeira e deixam, portanto, maior largura livre interna, para igual largura total externa.

Ao projetar êsses carros, houve o maior empenho em fazer valer o mais possível essa vantagem da construção metálica.

O pêso morto ou tara de carro por lugar, que varia de 600 a 700 quilos nos carros da Viação Férrea de bancos duplos de um lado só, baixará para 460 a 540 em carros com bancos duplos em ambos os lados ou sejam, em média, 23% de redução.

A economia em combustível será apreciável, em proporção, também, com o número de passageiros transportados.

As despesas com a execução dêsses serviços são compensadas, vantajosamente, pelos resultados obtidos.

Carros-motores

Possue a Viação Férrea 20 carros-motores para transporte de passageiros, em diversas linhas, e dois destinados, exclusivamente, para transporte de leite, os quais servem, atualmente, na linha Rio Grande-Vila Siqueira.

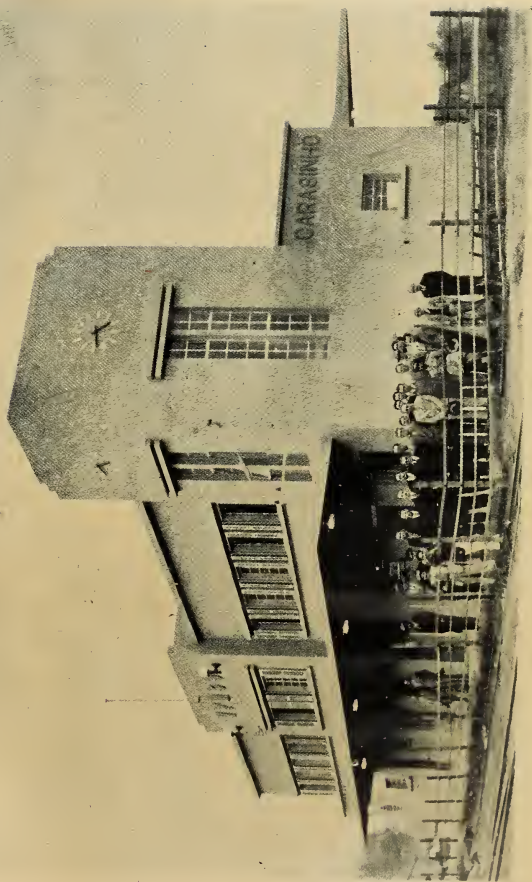
Os resultados obtidos com o tráfego dos carros-motores, têm sido os mais satisfatórios, tanto sob o ponto de vista do custo inicial, muito inferior ao de equivalentes carros importados, como quanto à eficiência, economia, velocidade e segurança e, principalmente, aceitação por parte do público, que lhes confere sua franca preferência em virtude das vantagens oferecidas.

Têm sido os carros-motores existentes empregados, de preferência, em trajetos de pequeno percurso, no máximo até 200 quilômetros, para o que estão especialmente adaptados.

Rampas de 30‰, combinadas com curvas de 100 metros de raio, são percorridas com velocidades de 35 a 40 quilômetros por hora. As velocidades máximas atingem a 85 quilômetros por hora em trechos favoráveis e as velocidades comerciais, a-pesar-de numerosas paradas, excedem de 50 quilômetros por hora, sem que até hoje tenha se registado acidente algum fatal entre os ocupantes dos carros e nenhum atribuível ao próprio carro-motor.

A Viação Férrea pretende desenvolver êsse gênero de transporte de passageiros, particularmente adequado às suas linhas e, principalmente, pelo seu reduzido pêso, às superstruturas leves, cujo refôrço não é previsível para as épocas mais próximas.

A construção de novos carros-motores, cada vez mais aperfeiçoados, prossegue. Para isso, já foram encomendadas máquinas operatrizes, destinadas a aumentar a eficiência e capacidade da secção especializada das oficinas de Santa Maria.

Vai ser inciada a construção de um carro-motor articulado de 2 corpos com motor Diesel de 220 HP., com capacidade para cêrca de 70 passageiros, e, além disso, cogita-se de dotar a Viação Férrea de outros de maior capacidade ainda, aparelhados para viagens longas.

Estação de Carasinho

VIA PERMANENTE

Linha e edifícios

Durante o ano de 1938, todos os trabalhos relativos à Via Permanente mereceram uma atenção especial por parte desta Diretoria, em virtude do estado precário em que se encontrava a linha, já pela contínua e crescente falta de dormentes, motivada pelas deficiências do tráfego e pela escassez, cada vez maior, das essências, já pelo estado de usura dos trilhos, que em muitos casos, pelo desgaste sofrido, ameaçaram a própria segurança do tráfego ferroviário.

Assim, com o objetivo de melhorar imediatamente as condições normais de conservação da linha, foram tomadas urgentes providências para um intenso fornecimento de dormentes e atender a sua regular substituição.

Sendo necessário substituir, anualmente, cêrca de 600.000 dormentes, vinha sendo fornecida quantidade inferior à metade da que era precisa, com os inconvenientes e perigos que tal prática acarretava. Felizmente, durante o ano de 1938, com as medidas tomadas, foi em parte atenuada tal deficiência, como se verifica do quadro abaixo:

Ano	Dormentes substituídos
1935	393.234
1936	277.115
1937	247.737
1938	388.215

Durante a viagem de inspeção desta Diretoria às linhas do litoral, foi verificada a possibilidade de reaproveitamento de cêrca de 25.000 a 30.000 dormentes de aço que se achavam recolhidos aos depósitos como inaproveitáveis. A reparação daqueles dormentes, que está sendo executada pelas oficinas da Locomoção, consiste na aplicação de uma chapa de aço, semelhantes às selas e com os seus característicos. Os primeiros dormentes reparados deram resultados completamente satisfatórios, constituindo tal solução uma apreciável economia para a estrada.

Cumpre destacar, aquí, que vêm sendo estudadas soluções pelas diferentes secções técnicas da rêde para o apro-

veitamento e aplicação de dormentes, devendo ser mencionado, de um modo especial, o projeto apresentado pelo eng.º Carlos Ferreira Guimarães para a construção de dormentes com os trilhos velhos retirados da linha.

Em virtude da falta de madeira junto à linha férrea, foram feitas tentativas de aquisição de dormentes nos Estados de Santa Catarina e Paraná, sem resultado. Com o aumento de preços autorizado foi, entretanto, estimulado o maior fornecimento no próprio Estado.

Outro assunto que vem merecendo uma particular atenção desta Diretoria é a substituição dos trilhos usados que, pela sua usura, já não comportam um tráfego regular, partindo-se, em muitos casos, à passagem das locomotivas de maior pêso por eixo, em virtude do acentuado desgaste já sofrido pelo metal. Esta deficiência, que foi sensivelmente atenuada pela aplicação dos 200 quilômetros de linha recebidos dos Estados Unidos, nos últimos mêses de 1937, só ficará completamente solucionada com a encomenda dos novos trilhos, já previstos para a próxima concorrência de aquisição de material, num total de cêrca de 450 quilômetros de linha.

Afim de atenuar as grandes deficiências de trilhos novos, vem sendo usado, em caráter provisório e até que se possa adquirir o aparelhamento indispensável para a solda das juntas, o sistema de recorte das extremidades, já muito calejadas, e de nova furação. Tal serviço tem dado resultados satisfatórios, atenuando, em parte, a falta das novas superstruturas da linha. É essa uma medida de emergência prática e indicada.

Durante o corrente ano, foram autorizadas experiências com a solda de trilhos, a exemplo do que vêm fazendo as mais importantes vias férreas do país, tendo sido os resultados francamente satisfatórios. É pensamento desta Diretoria adquirir a maquinária indispensável para a execução metódica dêsse importante trabalho em tôda a rêde.

As oficinas da Locomoção de Santa Maria e Rio Grande trabalham ativamente na recuperação de talas usadas, dando-lhes um sensível abaulamento com o fim de melhorar as condições técnicas da linha, pela renovação das suas juntas. Faz-se, assim, o aproveitamento inteligente de material julgado imprestável.

Extensão da linha em tráfego

Feitas as diversas correções, em 31 de dezembro de 1938, a extensão da linha em tráfego era de 3.349.662,44 metros,

havendo um acréscimo sôbre o ano anterior de 13.375,56 metros, como abaixo se verifica:

Inauguração dos trechos entre Quaraí-Mirim e João Marcelino e entre João Marcelino e Mancarrão	15.185^{m},60
Correções feitas em diversas linhas e ramais..	1.481^{m},96
	16.667^{m},56
Supressão do ramal de Paredão..............	3.292^{m},00
Total..............................	13.375^{m},56

Estação de Carasinho

Continuou, em 1938, a construção da estação de Carasinho tendo sido recebida, em caráter provisório, em 31 de maio de 1939. Era êsse um melhoramento que se impunha, tendo em vista a importância da zona e a renda da estação, que é uma das maiores da rêde. As desapropriações dos terrenos no recinto vêm impedindo a conclusão dos trabalhos, afim de fazer-se a sua definitiva inauguração.

Lastramento

A extensão total da rêde lastrada com pedra britada, em 31 de dezembro de 1938, era de 1.606Km,92914, representando cêrca de 48% da extensão total da rêde.

A partir de 1929, foram as seguintes as extensões da linha lastradas com pedra britada.

Anos		
1929	54,217	Km.
1930	83,936	”
1931	105,339	”
1932	120,301	”
1933	114,950	”
1934	119,437	”
1935	113,187	”
1936	118,987	”
1937	106,847	”
1938	141,773	”

É êste um serviço que, dada a sua importância para a segurança da linha e confôrto do tráfego, não é necessário encarecer, e que vem sendo mantido com a possível intensidade.

ESTUDOS E CONSTRUÇÕES

Variante Barreto-Gravataí

Em março de 1938, foi definitivamente inaugurado o tráfego de passageiros na variante Barreto-Gravataí, construída e financiada pela Emprêsa Construtora Gruen & Bilfinger Ltda. O tráfego de cargas, que fôra inaugurado a título de experiência, em abril de 1937, bem como o tráfego de passageiros, procedeu-se com regularidade durante todo o período em relato.

De acôrdo com o contrato de construção, em janeiro de 1938, a variante Barreto-Gravataí foi recebida, em caráter definitivo, pela Viação Férrea e pela Inspetoria Federal das Estradas.

Para atender convenientemente os serviços do tráfego e melhor aproveitar a capacidade oferecida pela variante Barreto-Gravataí, tornou-se necessário duplicar a linha entre Navegantes e aquela variante, bem como construir uma nova ponte sôbre o rio Gravataí, e substituir ainda antiga para linha dupla e que comportasse, como as demais obras de arte da variante, o tráfego de locomotivas de 20 toneladas por eixo. Resta apenas a conclusão da linha dupla.

Ramal de Alegrete-Quaraí

A construção do ramal de Alegrete a Quaraí continuou com uma apreciável atividade durante o ano de 1938, possibilitando a inauguração de um novo trecho entre a penúltima estação em João Marcelino, até uma estação provisória situada nas proximidades do arroio Mancarrão, já perto da cidade de Quaraí.

Tudo indica que o tráfego definitivo daquele ramal até a cidade de Quaraí, poderá ser inaugurado durante o xercício corrente.

A construção do ramal de Alegrete a Quaraí tem sido custeada pelo Govêrno do Estado, que não tem poupado sacrifícios para ultimá-la.

Variantes entre Pinhal e Cruz Alta

Continuaram em construção na linha da Serra as variantes ferroviárias entre Pinhal e Cruz Alta, tendo sido inaugurados, em 1938, pequenos trechos de linhas novas.

A construção das variantes da Serra está sendo feita por administração direta da Viação Férrea. E' pensamento desta Diretoria, com o auxílio dos 200.000:000$000, concedidos pelo Govêrno Federal, continuar aquelas construções imprimindo-lhes, entretanto, maior intensidade, sob o regime de empreitada ou o de tarefas.

Concluídas que sejam as variantes entre Val de Serra e Taquarembó, a linha ficará completamente retificada entre Pinhal e Júlio de Castilhos, numa extensão total de cêrca de 7 Km., permitindo que a capacidade de tração das locomotivas seja triplicada naquele trecho.

Ramal de Bento Gonçalves a Veríssimo de Matos

Contratados pelo Govêrno do Estado com o empreiteiro sr. Heitor Mazzini, estão sendo ultimados os trabalhos de movimento de terra, necessários ao prolongamento do ramal de Bento Gonçalves até à futura estação de Veríssimo de Matos.

Os trabalhos de assentamento da linha são feitos diretamente pela Viação Férrea.

Ramal do Matadouro Modêlo

As obras do ramal do Matadouro Modêlo, de propriedade do Estado, em prolongamento ao ramal de Vila Nova, que haviam sido suspensas em 1937, por determinação do Govêrno do Estado, foram reiniciadas em 1938, permitindo já em princípios de 1939 um tráfego provisório de trens de carga.

Refôrço e substituição de pontes

Continuaram, normalmente, durante o ano de 1938, os trabalhos de refôrço, substituição e construção de pontes na Viação Férrea, serviço que vem sendo executado há mais de 10 anos com eficiência, método e resultados apreciáveis.

Foram reforçadas 38 pontes num total de 625,5 toneladas, atingindo o valor de 785:589$160. Além dessas obras de refôrço, foram construídos 8 pequenos pontilhões para a duplicação da linha, atingindo, pois, a 46 o número total de obras reforçadas e substituídas.

Foi construída, ainda, sôbre o rio Gravataí a ponte necessária à linha dupla constituída de duas superstruturas iguais de 60 m. de vão cada uma, de aço tipo 52, pesando ambas 310,0 toneladas.

ALMOXARIFADO

Materiais

A aquisição de materiais durante o ano de 1938, sofreu uma alta sensível, não só devido à intensidade do tráfego ferroviário naquele período, como também ao maior desenvolvimento dado aos serviços e, principalmente, ao alto valor aquisitivo dos materiais e manipulação, cujo custo vem aumentando anualmente.

O quadro abaixo detalha o movimento de entradas e saídas de materiais do Almoxarifado no período acima mencionado, referido ao anterior:

ANOS	Entradas	Saídas
1938	63.342:763$030	54.685:525$230
1937	42.181:696$350	41.243:835$750
Diferenças	21.161:066$680	13.441:689$480

Cumpre destacar, aquí, que contribuiu com a maior parcela para o excesso acima referido a aquisição de carvão em briquetes, que foi superior ao ano anterior em 6.038:745$290, sendo:

Em 1938	11.811:775$270
Em 1937	5.773:030$080
Diferença a mais	6.038:745$290

Combustíveis — Hortos florestais

Dada a assinalada importância que têm os combustíveis na vida das estradas de ferro, esta Diretoria tem, em datas diversas, nomeado comissões para o seu estudo de um modo geral, assim como para a organização dos serviços de recebimento, classificação, transporte, distribuição e escrituração do carvão nacional.

Ainda no exercício de 1938, foi nomeada uma comissão especial, composta dos engs. José Simeão Soeiro de Souza e Antonio José Gonçalves Chaves, para a organização de um plano geral destinado a ampliar os hortos florestais já existentes e de propriedade do Govêrno do Estado, bem como plantar novos hortos ao longo das linhas férreas, por iniciativa de particulares, comprometendo-se, entretanto, a Viação Férrea a adquirir a lenha produzida por um preço que garantisse e estimulasse o plantio.

Ao ser nomeada a comissão acima referida, foram indicadas, nos 18 itens constantes do ofício I - 572, em parte, abaixo transcrito, as bases para o estudo de tão importante matéria:

"Trata-se de obter solução prática e econômica para o problema de aquisição e consumo de combustíveis na Viação Férrea, tendo-se em vista a carência crescente de uns e o encarecimento contínuo de todos.

Trata-se, também, de estudar a possibilidade de obter dormentes para emprêgo nas linhas da Viação Férrea.

Nada mais desejo do que ver realizado o que, a respeito, expendí em um trabalho que publiquei, no ano passado, sob o título "A autonomia administrativa das Estradas de Ferro do Brasil". Quero referir-me ao estudo que apresentei, da página 106 à página 113, sôbre — **O problema dos combustíveis.**

Desnecessário se torna apresentar novos argumentos, pois, a comissão agora nomeada consubstancia em suas atividades funcionais na Viação Férrea, de um lado, os elementos do fornecimento diário de combustíveis e, de outro lado, os de consumo.

Resumindo as intenções desta Diretoria, desejo que êsse estudo seja baseado em:

1) — Os dados constantes do trabalho acima citado.

2) — No relatório que o sr. engº. Chefe do Almoxarifado, a meu pedido, acaba de apresentar à Diretória sôbre a situação dos Hortos Florestais de Eucaliptos em exploração pela Viação Férrea e de propriedade do Govêrno do Estado.

3) — No relatório que, em data de 6 de dezembro de 1937, a comissão, composta dos srs. Oswaldo Ehlers, eng.º João de Araujo Franco e José M. da Silva Tavares, especialmente nomeada para o estudo da situação de combustíveis na Viação Férrea, apresentou a esta Diretoria.

4) — No relatório que a esta Diretoria acaba de apresentar, em 27 de janeiro dêste ano, uma outra comissão no-

meada para o mesmo fim e constituída pelos engs. João de Araujo Franco e Oswaldo Lopes da Silva.

5) — Nos conhecimentos que do assunto têm os membros da comissão agora nomeada.

6) — Nos relatórios muito conhecidos publicados pelo dr. Navarro de Andrade, tratando da exploração de Hortos de Eucaliptos na Cia. Paulista de E. de Ferro.

O trabalho que apresentardes deverá conter:

1) — O número de plantações existentes e em exploração pela Viação Férrea, sua localização, número parcial e total, idade média das árvores e natureza das essências plantadas.

2) — Área ocupada por cada plantação e total geral; custo de aquisição de cada uma e total geral.

3) — Despesas realizadas com cada plantação e total geral, resultados da exploração de cada uma e em geral, isto é, saldos ou "deficits" verificados.

4) — Quantidade e custo médio unitário de metros cúbicos extraídos para lenha e para diversos fins, por plantação e total geral.

5) — A determinação das quantidades mensais, médias, que, a partir dêste ano, poderá cada Horto fornecer para o consumo de lenha, dormentes, postes telegráficos e madeiras para as minas carboníferas.

6) — A determinação das quantidades médias de lenha que a Viação Férrea irá precisar para seu consumo, com o fim de baratear o preço médio dos combustíveis em uso. Para isso, ter-se-á em vista que a tendência é abolir completamente o consumo de carvão estrangeiro e obter melhoria de qualidade de carvão nacional, que nos é fornecido por contrato e intensificar o consumo de nós de pinho onde fôr recomendável.

7) — A determinação dos pontos de fornecimentos de lenha e quantidades exigidas por mês, para o consumo das locomotivas e máquinas fixas.

8) — Em consequência, onde poderão ser localizados os novos Hortos Florestais, ao longo das linhas, o mais próximo possível dos depósitos exigidos pela Locomoção, para o fornecimento às locomotivas.

9) — A possibilidade de tais novos Hortos serem plantados e explorados por particulares, mediante acôrdo bilateral, isto é, entre o proprietário do Horto, que se obrigará a

só vender a madeira extraída à Viação Férrea e esta, que se comprometerá a comprar determinadas quantidades mensais, sob preços convencionados.

Estes, talvez, possam ser baseados no custo do m³ de madeira extraída dos Hortos da Viação Férrea, aumentados de uma certa percentagem, que garanta razoável lucro ao vendedor.

10) — A possibilidade da Viação Férrea intensificar a plantação de eucaliptos nos seus Hortos atuais, adquirindo terrenos marginais aos de cada Horto existente ou plantar novos Hortos em localidades bem indicadas.

11) — No caso do plantio ser feito por particulares, o plano deverá prever as localidades mais indicadas para a formação de Hortos, o número máximo de árvores que poderá conter cada Horto e as quantidades de m³ de lenha que deverá fornecer por mês.

12) — No caso do plantio ser feito pela Viação Férrea, por conta do Govêrno do Estado, deverá prever as despesas parciais para cada novo Horto ou para o aumento de cada um dos existentes.

13) — Com tais medidas, qual a previsão da percentagem de lenha, sôbre o total dos combustíveis consumidos na Viação Férrea, que se poderá conseguir dentro de 5, 10, 15 e 20 anos?

14) — Quais as essências mais indicadas para a extração de lenha ou de dormentes?

15) — Um gráfico calcado sôbre a planta geral das linhas da Viação Férrea, contendo os "stoks" médios dos diversos combustíveis nos respectivos depósitos e, outro, indicando a situação que se vai crear com a organização do plano em estudo, isto é, com a introdução de maior quantidade de lenha.

16) — A exploração de outros produtos que possam reduzir as despesas de manutenção dos Hortos.

17) — A previsão de despesas para a exploração racional de cada Horto existente, isto é, as despesas necessárias para dotá-los de aparelhamento moderno e eficiente.

18) — A conveniência de se proceder o tratamento dos dormentes extraídos dos Hortos e o respectivo custo aproximado".

Em 30 de maio daquele ano, a comissão designada apresentou um valioso trabalho em que foi estudada detalhadamente a aplicação do carvão nacional e estrangeiro e apreciado, também, o uso da lenha como combustível de difícil obtenção, mas, de real eficiência econômica.

A lenha, ou melhor, os hortos florestais de eucaliptos, que a devem produzir, constituem o objeto principal daquele estudo, abordado com superioridade de vistas e tendendo a solucionar o problema de um modo definitivo.

Da exposição feita pela referida comissão, que sugeriu a plantação de cêrca de 30.000.000 de pés de eucaliptos e como resultante dos sérios estudos por ela procedidos, conclue-se o seguinte:

1) — A Viação Férrea tem absoluta necessidade de cuidar já e seriamente do problema — combustível — eficiente e econômico. E' tempo de resolvê-lo.

2) — A importação do carvão estrangeiro deve cessar em definitivo, pelas razões conhecidas.

3) — O carvão nacional deve ser melhorado e o número de locomotivas aparelhadas para bem consumí-lo deve aumentar, resolvendo-se o problema das suas grelhas, porque as atuais já não satisfazem.

O raio econômico de transporte para o carvão nacional está limitado em 400 quilômetros e a sua equivalência, em relação ao carvão estrangeiro, foi fixada em 2,5:1 para a totalidade das locomotivas, aceitando-se 2:1 apenas nas locomotivas devidamente aparelhadas para queimá-lo.

As quantidades máximas possíveis de fornecimento mensal atingem agora a 24.000 toneladas, mas já são precisas.. 30.000, o que somente em abril de 1939 será conseguido.

Querendo, porém, a Viação Férrea dispensar por completo o consumo de carvão estrangeiro, substítuindo-o por combustivel nacional, tornar-se-á necessário adquirir por ano mais 600.000 metros cúbicos de lenha, que é a quantidade equivalente a 60.000 toneladas de carvão briquete, consumo médio atual aumentado de 50 %.

Para obter essa quantidade de lenha a mais, será indispensavel a creação de hortos florestais de eucaliptos, nas zonas onde o transporte do carvão nacional não é economico, prevendo-se, para isso, o plantio de cerca de 30.000.000 de árvores.

Em resumo, a Viação Férrea consumiria por ano cerca de 600.000 toneladas de carvão nacional e 1.200.000 metros cúbicos de lenha, quantidades essas já aumentadas de 50 %, prevendo, assim as futuras necessidades do trafego.

4) — A queima do óleo cru "fuel-oil" vai começar a ser ensaiada já, nas locomotivas da Viação Férrea, estando as primeiras providências tomadas, esperando-se obter êxito nas experiências respectivas.

5) — Para suprir o carvão estrangeiro e a deficiência do carvão nacional, resta o emprêgo da lenha. Esta é escassa e torna-se cara com os longos transportes exigidos. A sua falta já é sensível e acentua-se de ano para ano. As matas estão ficando esgotadas, restando, portando, o recurso dos Hortos Florestais.

6) — A Viação Férrea explora os Hortos de propriedade do Govêrno do Estado, reconhecidamente insuficientes e carecendo de ampliação e reorganização dos seus serviços, afim de se tornarem capazes de oferecer uma produção mensal de lenha de acôrdo com as necessidades da Viação Férrea.

7) — Além da ampliação dos Hortos existentes ou mesmo da creação de novos Hortos por conta do Estado, torna-se necessário estimular o estabelecimento de Hortos Florestais por particulares, a exemplo do que vem fazendo a Cia. Paulista de E. de Ferro. Para tal fim se determinará as zonas em que convirá à Viação Férrea o plantio, as quantidades máximas permitidas, as essências mais convenientes para lenha e dormentes, as condições de compra e, finalmente, tôdas as responsabilidades bilaterais. E' preciso que o plantador de eucaliptos tenha garantia de que a produção de sua lenha seja consumida em condições de obter lucro na exploração do negócio, mas, é também indispensável que a Viação Férrea se garanta quanto à exclusividade que lhe assistirá para a aquisição da lenha e dos dormentes. Por outro lado, cumpre ao Estado estimular o plantador sob modalidades em parte já indicadas pela Comissão. Só assim se poderá encaminhar o problema do combustível na Viação Férrea para uma solução razoável e que não pode ser relegada para mais tarde.

8) — A solução do outro problema correlato — o de dormentes para a Viação Férrea — está exigindo um imediato encaminhamento, pois, a escassez se acentua de ano para ano, creando para a Viação Férrea uma situação insustentável, como já vem acontecendo nestes últimos 3 anos. As matas nas proximidades da rêde estão se esgotando e o fornecimento atual já exige transportes longos para se atingir os pontos das linhas, afim de se efetuarem os carregamentos nos trens.

Daí, a elevação de preços da unidade a que a Viação Férrea vem sendo obrigada, de ano para ano. As bôas essências escasseiam também e daí a pouca durabilidade dos dormentes empregados, que, em média geral, é de 7 a 8 anos para um dormente. O lastro com pedra britada, com que está a estrada sendo dotada, já permite aumentar essa durabilidade. Ademais, a experiência com a encomenda de dormentes do Esta-

do do Pará foi negativa e negativa está sendo neste momento a experiência tentada para a aquisição de 40.000 dormentes procedentes de Santa Catarina. A primeira partida de 1.200 dormentes teve o total de 700 refugados.

A tentativa de conseguir que os fornecedores do Estado do Paraná tomassem interêsse pelo nosso mercado fracassou, pois, o emissário enviado há dois meses àquele Estado ,com recomendação do próprio Interventor dalí, nada conseguiu.

No entanto é preciso que na Viação Férrea a substituição anual não baixe de cêrca de 500.000 dormentes, quando já vem sendo de cêrca de 250.000 apenas, isto é a metade.

As consequências desastrosas já são conhecidas pela inrêde ferroviária riograndense. O recurso parece estar, em segurança que ao tráfego oferecem certas linhas da vasta 1.º lugar, no plantio de essências de eucaliptos adaptáveis a produção de dormentes e, em 2.º lugar, no tratamento químico de tais dormentes, serviço que já está sendo organizado por determinação expressa desta Diretoria.

Baseada no excelente trabalho remetido pela referida comissão e consubstanciado nos itens acima transcritos, esta Diretoria apresentou ao Govêrno do Estado a seguinte proposta:

Proposta

A Diretoria da Viação Férrea enaltecendo ao Govêrno do Estado o excelente trabalho que lhe remeteu a Comissão acima citada propõe o seguinte:

a) que o Estado mantenha anualmente em seu orçamento uma verba para melhoria e aumento dos seus Hortos Florestais de Eucaliptos, pois, é um patrimônio seu e que se valoriza de ano para ano, encaminhando-se para oferecer lucros razoáveis com a sua exploração pela Viação Férrea, sob diversos aspectos.

Essa verba será indicada pela Viação Férrea num programa que está elaborando. Entretanto, para o orçamento de 1939, antecipando-se à apresentação do programa citado, a Diretoria já a indicou, afim de poder chegar a tempo de ser incluída.

Sem maiores sacrifícios do Tesouro do Estado, o Govêrno cooperará para a solução de problema tão importante.

b) que o Estado permita incluir no mesmo programa o plantio de eucaliptos por particulares, sob as modalidades acima indicadas.

c) que a Viação Férrea reorganize os serviços de Hortos Florestais do Estado, baseada no que está consubstanciado nos itens a e b acima.

É êste um problema premente e que, pela importância de que se reveste, deve merecer do Govêrno do Estado um meticuloso estudo, afim de que seja solucionado sem tardança. Não é possível retardar-se, por mais tempo, a solução de problema tão capital para a vida econômica de Viação Férrea, onde o custo elevado da tonelada-quilômetro transportada é em grande parte consequência dos preços dos combustíveis utilizados nas locomotivas.

DEPARTAMENTO DO PESSOAL

Dentre as várias iniciativas no intuito de melhorar as condições do serviço, foi pensamento da administração crear um departamento para atender o volumoso expediente que se relaciona com o pessoal em geral. Tal objetivo foi atingido no final do exercício de 1937, preenchendo-se, assim, uma lacuna que, de há muito, se fazia sentir na Viação Férrea.

De conformidade com a determinação desta Diretoria, em circular n.º 79, de 22 de dezembro de 1937, foi creado o Departamento do Pessoal e em circular n.º 80, da mesma data, teve início a sua atividade, instalando-se a secção de expediente e a secção jurídica.

Com essa organização todos os pedidos de gratificação adicional, despesas de funeral, licenças à empregada gestante, licença-prêmio, licenças para tratamento de saúde e de interêsses, registo de carteiras profissionais, serviço militar e indenização por acidentes no trabalho, passaram a ser processados e encaminhados por intermédio do mencionado departamento.

Por determinação do Govêrno do Estado, foi iniciado, no dia 13 de junho de 1938, um concurso para o preenchimento de 111 vagas de escriturários de 4.ª classe existentes nas diversas Divisões da Viação Férrea.

A inscrição geral atingiu o elevado número de 581 candidatos, dos quais, 531 foram considerados regularmente inscritos e em condições de fazer os exames.

Iniciadas as provas, dos 531 candidatos chamados, compareceram 433 que se submeteram ao exame das diversas matérias de que se compunha o concurso, constatando-se ao terminar os respectivos trabalhos, em 23 de julho do mesmo ano, terem sido aprovados 311 candidatos.

De setembro a dezembro de 1938, foram apresentados às diversas Divisões os primeiros 82 candidatos classificados que foram imediatamente aproveitados.

Do quadro a seguir, em resumo, verifica-se o número de processos que transitaram pelo Departamento do Pessoal, no período relatado.

REQUERIMENTOS	TOTAL
Licença-prêmio	518
Tratamento de saúde e de interêsses	9027
Indenização por acidente no trabalho	74
Pagamentos de funerais	172
Gratificações adicionais	3209
Total geral	13000

Foram as seguintes as despesas com as indenizações por acidentes no trabalho, durante o ano de 1938:

Indenizações por lesões e mortes	188:417$500
2/3 vencimentos (salários)	141:969$500
Assistência médica e hospitalar	115:875$400
Total geral	446:262$400

Durante o período mencionado, verificou-se a entrada na secção jurídica daquele Departamento de 847 processos dos quais 341 receberam parecer; passaram, por conseguinte, para o ano de 1939, 506 processos a serem estudados.

Além disso, aquela mesma secção atendeu a várias ações judiciais intentadas contra a Viação Férrea no fôro local, nos de Santa Maria, Carasinho, São Leopoldo e Pelotas, assim como, nessas mesmas localidades, a representou em audiências das respectivas Juntas de Conciliação e Julgamento, defendendo-a contra reclamações oferecidas por empregados e ex-empregados seus.

Depois de postos em execução os serviços do Departamento do Pessoal, ficou evidenciada a sua eficiência pela regularidade e presteza na tramitação do expediente respectivo.

CONSULTÓRIA JURÍDICA

Pelo gabinete do advogado da Viação Férrea transitaram, no período em relato, duzentos e vinte expedientes, assim discriminados:

I — Pareceres sôbre

a) Desapropriações	41
b) Pagamento em ouro, sêlo de contratos, contas assinadas, taxa rodoviária, isenção de direitos aduaneiros, alvará de licença, delitos, aplicação de leis, pedidos de certidão......	59
c) Acidentes do tráfego: indenização por morte de pessôas, de animais, por incêndios......	23
d) Sindicalização de empregados, férias regulamentares, gratificação adicional, abandono do serviço, diferença de vencimentos, correção de nome...........................	38
II — Desapropriações em andamento aguardando o resultado de previdências tomadas.............	44
III — Minutas de contratos, escrituras, procurações, têrmos e expediente...........................	14
IV — Defesa em processos crime........................	1
Total..	220

COMISSÃO DE INQUÉRITOS ADMINISTRATIVOS

No ano de 1938, a Comissão de Inquéritos Administrativos realizou 36 inquéritos, assim discriminados:

Embriaquez	9
Abandono do emprêgo	8
Roubos	5
Desordens	5
Insubordinação	3
Embriaguez e desordem	1
Improbidade	1
Fazer falsa acusação	1
Falta técnica	1
Contrabando	1
Irregularidades diversas	1
Número total de inquéritos	36

Por Divisão	1938	1937
1.ª Divisão	0	1
2.ª Divisão	14	4
3.ª Divisão	9	9
4.ª Divisão	8	12
5.ª Divisão	2	0
Almoxarifado	3	0
Totais	36	26

Têrmo aditivo ao contrato de arrendamento

De há muito se vinha observando que as disponibilidades da conta "Fundo de Melhoramentos", creada quando da assinatura da novação do atual contrato de arrendamento em 31 de dezembro de 1928, e formada dos saldos da exploração da rêde, de uma taxa de 10% sôbre as tarifas, além de uma facultativa contribuição do Estado, reembolsável por aquela conta, já não eram suficientes para atender aos melhoramentos necessários aos transportes ferroviários e ao desenvolvimento econômico do Estado. Essa insuficiência evidenciou-se de uma maneira notória durante o ano de 1937 e nos primeiros mêses de 1938, quando o progresso geral do Estado atingiu um índice elevado e quando o seu surto de desenvolvimento foi devéras vertiginoso.

Acrescia, ainda, que para atender aos vultosos compromissos assumidos pela Viação Férrea com a construção da Variante Barreto-Gravataí, construída e financiada pela Emprêsa Construtora Gruen & Bilfinger Ltda., e com a aquisição de material ferroviário fornecido e também financiado pela Brasunido, Sociedade Anônima, foram feitas operações de financiamento que comprometeram durante cêrca de 15 anos tôda a possível renda da conta "Fundo de Melhoramentos", então desfalcada dos saldos da exploração dos serviços, que já não se verificavam.

A situação acima foi exposta minuciosamente ao Govêrno do Estado por esta Diretoria, sendo alvitrado que o Govêrno Federal, como proprietário de tôda a rêde e a exemplo do que procedera com a Rêde Mineira de Viação, subvencionasse a Viação Férrea com uma quantia tal que facilitasse a aquisição de material ferroviário e a construção dos melhoramentos necessários, de modo que o Estado pudesse desenvolver-se rapidamente, como vinha acontecendo, não devendo ser êsse progresso entravado pela deficiência do seu aparelhamento de transportes ferroviários.

Esta sugestão foi completamente aprovada pelo Govêrno do Estado, tendo seguido para o Rio de Janeiro S. Excia. o sr. Cel. Interventor Federal e o Diretor Geral da rêde, muni-

dos de farto e minucioso "dossier", afim de expor detalhadamente à alta administração Federal a verdadeira situação econômico-financeira da Viação Férrea do Rio Grande do Sul e solicitar à S. Excia. o Sr. Presidente da República, a subvenção necessária ao completo reaparelhamento dos transportes ferroviários sul riograndenses.

Tal missão foi coroada de completo êxito, tendo sido em 12 de julho daquele ano assinado o decreto-lei n.º 552 e a 9 de agôsto do mesmo ano firmado o têrmo aditivo ao contrato de arrendamento existente, ambos abaixo transcritos, devendo o Govêrno Federal contribuir para a rêde férrea rio grandense com a quantia total de 200.000:000$000, pagáveis em 10 anos de prazo e em prestações semestrais de 10.000:000$000, adiantadamente.

Em outubro do ano relatado, esta Diretoria, nomeou uma grande comissão composta dos eng.os Homero Dias, Frederico von Bock, João Fernandes Moreira, Manoel Coelho Parreira, José Simeão Soeiro de Souza, Antônio José Gonçalves Chaves, Aymoré Drummond, Celso Pantoja e sr. Oswaldo Ehlers, afim de organizar o programa geral de melhoramentos a ser executado com a subvenção de 200.000:000$000, concedidos pelo Govêrno Federal.

Por motivo da obtenção dêsse auxílio do Govêrno Federal, que vai permitir o reaparelhamento da Viação Férrea, o Exmo. Sr. Presidente da República Dr. Getúlio Vargas e seu Ministro da Fazenda, Sr. Artur de Souza Costa, conquistaram o reconhecimento de todo o Rio Grande, bem como o Exmo. Sr. Cel. Oswaldo Cordeiro de Farias, Interventor Federal, a quem o o povo rio-grandense tributou as suas homenagens por tão alta conquista para a economia do Estado. Os funcionários da Viação Férrea quiseram, também, testemunhar o seu aprêço ao Diretor Geral da mesma, homenageando-o por ocasião do seu regresso do Rio de Janeiro.

A seguir, são transcritos na íntegra o decreto-lei e o têrmo aditivo já referidos:

"DECRETO-LEI N.º 552, DE 12 DE JULHO DE DE 1938

Autoriza o Govêrno Federal a contribuir, anualmente, com a quota de 20.000 contos de réis, durante dez anos, para o aparelhamento da Rêde de Viação Férrea Federal arrendada ao Estado do Rio Grande do Sul, e dá outras providências.

O Presidente da República, usando das atribuições que lhe confere o art. 180 da Constituição Federal, e atendendo

ao que requereu o Govêrno do Estado do Rio Grande do Sul, decreta:

Art. 1.º — O Govêrno Federal contribuirá com a quota anual de 20.000 contos de réis, paga em duas prestações semestrais, adiantadamente, a partir de 1939, durante o prazo de 10 anos, ou seja com a importância total de 200.000:000$ (duzenos mil contos de réis), para auxiliar o aparelhamento da Rêde de Viação Férrea Federal arrendada ao Estado do Rio Grande do Sul.

Parágrafo único — A importância de que trata êste artigo será levada à conta de capital da União.

Art. 2.º — Fica o Ministério da Viação e Obras Públicas autorizado a rever o contrato de arrendamento a que se refere o decreto n.º 18.551, de 31 de dezembro de 1928, de forma a assegurar à União que o montante do auxílio, a que se refere o art. 1.º, seja integralmente aplicado nos melhoramentos, obras e aparelhamento da Rêde de Viação Férrea Federal no Rio Grande do Sul, acrescendo o seu valor em quantia correspondente.

Art. 3.º — O Ministério da Viação e Obras Públicas incluirá anualmente, no orçamento da despesa, a partir de 1939, a importância de 20.000 contos de réis, para atender às contribuições a que se refere o art. 1.º dêste decreto.

Art. 4.º — Revogam-se as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 12 de julho de 1938, 117.º da Independência e 50.º da República.

(a. a.) **GETÚLIO VARGAS**
João de Mendonça Lima
A. de Souza Costa.

(Publicado no "Diário Oficial de 13 de julho de 1938).

Têrmo aditivo ao contrato de arrendamento da viação férrea, celebrado com o Govêrno do Estado do Rio Grande do Sul, de acôrdo com o decreto-lei quinhentos e cincoenta e dois (552), de doze (12) de julho de mil novecentos e trinta e oito (1938).

Aos nove dias do mês de agôsto de mil novecentos e trinta e oito, presentes nesta Secretaria de Estado os senhores General João de Mendonça Lima, Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, por parte do Govêrno Federal dos Estados Unidos do Brasil, e o engenheiro Octacílio Pereira, na qualidade de representante do Govêrno do Estado

do Rio Grande do Sul, legalmente constituído, declarou o senhor Ministro da Viação e Obras Públicas, que, de conformidade com o disposto no artigo segundo do decreto-lei número quinhentos e cincoenta e dois (552), de doze (12) de julho de mil novecentos e trinta e oito (1938), ficam fazendo parte do contrato de arrendamento da viação férrea celebrado com o Govêrno do Estado do Rio Grande do Sul, em virtude do decreto número quinze mil quatrocentos e trinta e oito (15.438), de dez (10) de abril de mil novecentos e vinte e dois (1922), modificado pelo decreto número dezoito mil quinhentos e cincoenta e um (18.551), de trinta e um de dezembro de mil novecentos e vinte e oito, as seguinte cláusulas:

Primeira — O Govêrno Federal contribuirá durante o prazo de dez anos, a partir de mil novecentos e trinta e nove (1939), com a quota anual de vinte mil contos de réis (20.000:000$000) paga em duas prestações semestrais, adiantadamente, para a aquisição de materiais e execução dos melhoramentos, ainda não realizados, de que trata a cláusula quarta (IV) do contrato aprovado pelo decreto quinze mil quatrocentos e trinta e oito, de dez de abril de mil novecentos e vinte e dois, e bem assim dos de que trata a cláusula segunda (II) a que se refere o decreto número dezoito mil quinhentos e cincoenta e um (18.551), de trinta e um de dezembro de mil novecentos e vinte e oito, com aplicação exclusiva nas linhas de propriedade da União para o efeito do que dispõe o parágrafo único do artigo primeiro do decreto-lei número quinhentos e cincoenta e dois (552), de doze de julho de mil novecentos e trinta e oito. Para tal fim, nos termos do artigo terceiro do decreto-lei número quinhentos e cincoenta e dois, de doze de julho de mil novecentos e trinta e oito, o Ministério da Viação e Obras Públicas, incluirá anualmente no orçamento da despesa, a partir de mil novecentos e trinta e nove (1939) a importância de vinte mil contos de réis (20.000:000$000) para atender às contribuições a que se refere o artigo primeiro dêste decreto.

Parágrafo primeiro — Antes de iniciar a execução de qualquer obra ou proceder a aquisição do material, o Govêrno do Estado do Rio Grande do Sul submeterá à aprovação do Govêrno Federal os respectivos projetos e orçamentos e as especificações dos materiais, que serão considerados aprovados se o Govêrno não se houver pronunciado a respeito dentro do prazo de quarenta e cinco dias, contados de sua apresentação à fiscalização federal.

Parágrafo segundo — Êsses orçamentos representarão máximos que não poderão ser excedidos, salvo rigorosa jus-

tificativa perante a fiscalização local, aceita pela Inspetoria Federal das Estradas, ou pelo Ministério da Viação e Obras Públicas, conforme a importância do excesso.

Parágrafo terceiro — No caso de ser exigida qualquer modificação no projeto da obra ou na especificação do material não será aceita a despesa correspondente se aquela fôr executada ou êste adquirido em desacôrdo com o que houver sido determinado pela autoridade competente. Outrossim não será considerada qualquer despesa com a obra ou aquisicão de material cujo projeto, orçamento e especificação não tenham previamente sido aprovados pelo Govêrno Federal.

Parágrafo quarto — As despesas com as obras e materiais custeados com a contribuição de que trata esta cláusula serão computados pelo seu custo real, dentro do máximo do respectivo orçamento, devendo haver completa separação entre as despesas conta, digo, à conta da mesma contribuição e as de custeio normal ou extraordinário.

Parágrafo quinto — Qualquer material, substituído em consequência dos melhoramentos executados por conta da contribuição constante da presente cláusula, continuará de propriedade do Govêrno Federal, sob a guarda e responsabilidade da administração da Rêde, e terá aplicação na mesma, salvo se fôr julgado imprestável quando então se observará o disposto na última parte da cláusula décima do contrato de arrendamento, conforme decreto número quinze mil quatrocentos e trinta e oito, de dez de abril de mil novecentos e vinte e dois.

Parágrafo sexto — A aquisição de material será feita por concorrência pública ou administrativa, submetida à aprovação do Ministério da Viação e Obras Públicas por intermédio da Inspetoria Federal das Estradas. Se dentro do prazo de trinta (30) dias da entrada do processo da concorrência na séde da fiscalização não fôr esta resolvida, considerar-se-á aprovada a proposta de solução que houver sido indicada pelo Govêrno do Estado do Rio Grande do Sul.

Parágrafo sétimo — O Govêrno do Estado do Rio Grande do Sul, sem prejuízo do plano rodoviário já por êle aprovado, procurará evitar a construção de tôda e qualquer estrada de rodagem que, a seu juízo, fôr julgada em condições de trazer diminuição do tráfego ferroviário da Rêde.

Cláusula segunda — O presente têrma aditivo só entrará em vigor depois de registado pelo Tribunal de Contas, não se responsabilizando o Govêrno por indenização alguma se êsse Instituto denegar o registo. Por assim haverem acordado mandou o senhor Ministro lavrar o presente têrmo aditivo que, depois de lido e por todos achado conforme, assi-

nando o referido engenheiro Octacílio Pereira, na qualidade de representante do Govêrno do Estado do Rio Grande do Sul, com as testemunhas doutor João Batista de Macedo Guimarães, oficial administrativo da classe L do quadro I e senhor Ajax Cunha da Fonseca, oficial administrativo da classe K do quadro I, ambos do Ministério da Viação e Obras Públicas, e, comigo, bacharel Martinho Cézar da Silveira Garcez Filho, oficial administrativo da classe K, do quadro I, do mesmo Ministério que o escreví.

Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas (sôbre estampilhas federais no valor total de 31$800, inclusive o sêlo de Educação e Saúde), nove (9) de agôsto de mil novecentos e trinta e oito (1938) — (Assinados) — João de Mendonça Lima, Octacílio Pereira, pelo Govêrno do Estado do Rio Grande do Sul, João Batista de Macedo Guimarães, Ajax Cunha da Fonseca e Martinho Cézar da Silveira Garcez Filho. Está conforme o original. —

Elio J. T. d'Useda, escriturário classe F. (D. C. T.). Confere Ajax Cunha da Fonseca, oficial administrativo classe K. Visto — J. B. de Macedo Guimarães, oficial administrativo classe L.

O têrmo de aditivo ao contrato de arrendamento da Viação Férrea foi assinado na Secretaria de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, aos 9 dias de agôsto de 1938 e registado pelo Tribunal de Contas, em sessão de 2 de setembro do mesmo ano, conforme publicação feita no Diário Oficial de 16 do mesmo mês".

Inspetoria Federal das Estradas

Continuou, durante o ano de 1938, na direção do 7.º Distrito da Inspetoria Federal das Estradas o ilustrado engenheiro Dr. Felix de Abreu e Silva que, auxiliado pelos seus dignos colegas de serviço, vem cooperando com a administração da rêde no estudo e solução dos problemas que estão afetos àquele importante departamento de fiscalização federal, nos têrmos do contrato de arrendamento em vigor. As relações mantidas entre esta Diretoria e a Inspetoria Federal foram sempre cordiais e de franco entendimento.

Comissão de Rêde

De acôrdo com o decreto federal que instituiu o serviço militar nas estradas de ferro, continuou em serviço junto à Viação Férrea a Comissão de Rêde, composta de oficiais do Exército Nacional e de engenheiros da Viação Férrea.

Em substituição ao Gal. Wolmer Augusto da Silveira e Cap. Manuel Inácio Carneiro da Fontoura, foram designados pelo Estado Maior do Exército para Comissário Militar da Rêde o Cel. Salvador Cézar Obino e para seu adjunto o Cap. Cícero Saldanha Bicca.

Durante o ano relatado visitou êste Estado a Escola de Estado Maior do Exército, tendo sido acompanhada naquela sua visita pela Comissão de Rêde.

Cumpre destacar aquí que vêm sendo mantidas as mais cordiais relações entre aqueles representantes do Estado Maior do Exército e os da Administração da Viação Férrea.

Comissões de estudo

Afim de orientar os complexos serviços da Administração da Rêde, continuaram a ser designadas, durante o ano relatado, diversas comissões para o estudo dos problemas fundamentais da Viação Férrea. Entre elas, cumpre destacar a que vem estudando um problema básico para a estrada, qual seja a reforma administrativa dos seus serviços.

A referida comissão composta dos engenheiros Celso Fernandes Pantoja e Aymoré Soares Drummond de Macedo, por designação desta Diretoria visitou as principais vias férreas de São Paulo, integrada dos engenheiros Frederico von Bock e Homero Dias, afim de constatar "in loco" as vantagens e inconvenientes dos diversos sistemas de administração das ferrovias paulistas. As conclusões a serem apresentadas pela comissão permitirão nova orientação no regime administrativo da estrada.

Ponte sobre o rio Toropi — Construida pelo 1.º Batalhão Ferroviario

Inspeções à linha

Esta Diretoria realizou, durante o ano de 1938, diversas inspeções à linha, tendo sido naquele período percorrida tôda a extensão da rêde em tráfego e em construção, sendo que algumas linhas foram inspecionadas mais de uma vez. Foram verificadas, pessoalmente, pelo Diretor e pelos diferentes chefes de serviço tôdas as necessidades da rêde, capacitando-se esta Diretoria, de um modo concreto, do estado atual dos serviços ferroviários a seu cargo.

Durante aquele ano, foram, mesmo, incentivadas pela Administração tais inspeções periódicas, afim de resolver no local e com melhor julgamento as diferentes necessidades da rêde, estabelecendo um contacto mais direto entre a Administração e o pessoal e dando lugar a que se pudesse melhor conhecer da sua capacidade, corrigindo êrros que permaneciam e enaltecendo os valores que surgiam animados pela orientação e estímulo desta Diretoria.

Das vantagens que advêm para os serviços de tais inspeções não mais é preciso assinalar. São elas do conhecimento de todos os administradores.

Seguro coletivo

Continuou a vigorar na Viação Férrea a apólice de seguro em grupo, emitida pela Companhia Nacional de Seguros de Vida "Sul América" a 1.º de agôsto de 1934.

Desde a vigência do seguro em grupo até 31 de dezembro de 1938, ocorreram 430 mortes, tendo a Companhia "Sul América" pago indenizações no valor de 1.810:000$000.

Durante o ano em relato, verificaram-se 111 sinistros, atingindo o prêmio pago pela "Sul América" valor equivalente a 509:000$000.

O contrato firmado com aquela Companhia vem sendo cumprido com regularidade.

Reunião dos Diretores de estradas de ferro

A 20 de dezembro de 1938, realizou-se no Rio da Janeiro a primeira conferência dos Diretores das estradas de ferro brasileiras, presidida pelo eng.º Artur Pereira de Castilho e promovida por iniciativa minha junto a S. Excia. o Ministro da Viação e Obras Públicas, Gal. João de Mendonça Lima.

Infelizmente não pôde o Diretor Geral comparecer pessoalmente a essa reunião, como era o seu mais vivo desejo,

tendo sido representado naquele conclave pelo Dr. Mario Machado Vieira, representante da Viação Férrea no Rio de Janeiro.

As incontestes vantagens de tais reuniões foram verificadas na 2.ª Conferência realizada durante o corrente ano.

Reajustamento de vencimentos

A partir de 1.º de março de 1938, foi prevista uma verba de mais 3.604:076$000, para pagamento ao pessoal da rêde, a título de um pequeno reajustamento de vencimentos, tendo em vista atender às necessidades mais urgentes e, em parte, regularizar alguns vencimentos.

Tendo-se verificado no exercício de 1938 o reajustamento geral dos funcionários do Estado, esta Diretoria solicitou ao Govêrno que tal reajustamento fôsse extensivo aos ferroviários. Entretanto, em virtude da situação deficitária em que então se encontrava a Viação Férrea, não foi possível atender àquela solicitação, ficando o assunto para ser definitivamente resolvido quando melhor fôsse a situação financeira da Estrada.

Falecimentos

Antes de encerrar a presente introdução ao relatório dos serviços da Viação Férrea referente ao ano de 1938, cumpre citar, a seguir, como uma última homenagem, o nome dos mais destacados elementos ferroviários, cujos falecimentos foram registados naquele período:

Jorge Saldanha Guardiola — inspetor do movimento.

Carlos Luiz Guedes — ajudante do residente.

Juvencio Rodrigues Machado — fiscal de trens; vitimado num acidente de trem.

No ano relatado, teve a Viação Férrea a lamentar, ainda, a morte de muitos outros de seus servidores, tendo manifestado, pressurosamente, o seu pesar às famílias enlutadas.

Conclusão

São estes, sr. Secretário, os fatos mais importantes que ocorreram, durante o ano de 1938, na Viação Férrea do Rio Grande do Sul. Na minuciosa exposição, a seguir, dos diferentes trabalhos das diversas Divisões encontrareis todos os elementos para o conhecimento completo das atividades da estrada no ferido período. Se, entretanto, necessitardes de quaisquer outros esclarecimentos, que porventura tenham

sido omitidos, esta Diretoria está inteiramente às vossas ordens para fornecer-los, como sempre, com a necessária presteza.

Terminando, agradeço as provas de confiança com que me honrou o Govêrno do Estado, no desempenho dos meus deveres funcionais.

Cumpro, ainda, o indeclinável dever de agradecer a colaboração eficaz de todos os srs. eng.os chefes de Divisão, assim como a todos os demais funcionários da rêde, sem distinção de categoria, pelo espírito de disciplina e contração ao trabalho, que vêm demonstrando no desempenho da árdua missão de conservar e melhorar, cada vez mais, os transportes ferroviários.

Pôrto Alegre, 23 de agôsto de 1939.

Octacílio Pereira,
Diretor Geral.

I PARTE

ALMOXARIFADO

ALMOXARIFADO

O movimento de entradas e saídas durante o ano de 1938, foi superior ao de 1937, consoante demonstra o comparativo seguinte:

ANOS	ENTRADAS	SAÍDAS
1937	42.181:696$350	41.243:835$750
1938	63.342:763$030	54.685:525$230
Diferenças..........	+ 21.161:066$680	+ 13.441:689$480

Acha-se assim representado o movimento geral do Almoxarifado no exercício de 1938:

Existência em 1.º de Janeiro de 1938........ 12.245:277$960

ENTRADAS:

Por compras e objetos manufaturados nas Oficinas	62.615:701$500
Por devoluções	672:811$030
Por sobras líquidas de inventários.........	54:250$500
Total.....................	75.588:040$990
Saídas durante o ano.......................	54.685:525$230
Saldo para 1939	20.902:515$760

As importâncias despendidas com a aquisição de materiais em 1937 e 1938, inclusive as despesas de manipulação e outras — estão assim distribuídas:

MATERIAIS	1937	1938
Carvão nacional	13.653:801$670	15.353:584$640
Carvão em briquete..........	5.773:030$080	11.811:775$370
Lenha	4.505:828$910	4.807:265$800
Dormentes de lei.............	2.622:606$370	3.546:137$460
Madeiras	1.750:613$830	2.389:717$160
Acessórios para trilhos........	150:968$050	1.622:574$900
Diversos e Papelaria..........	13.307:085$690	21.845:978$770
Materiais de linha...........	—	1.238:667$400
	41.763:934$600	62.615:701$500
Diferença para mais em 1938..	20.851:766$900	—
	62.615:701$500	62.615:701$500

Nessas parcelas estão computados somente os valores dos materiais que passaram pelo estoque do Almoxarifado; não estão, pois, nelas incluídas, as aquisições de materiais imputados diretamente às contas de saídas, entre as quais se destacam, pela sua importância, as que correspondem a 200 quilometros de trilhos e acessórios, 11 locomotivas, 300 vagões fechados, 100 vagões gradeados e 15 vagões tanques, adquiridos da "Brasunido S. A.", mediante contrato.

Verifica-se pela demonstração supra, que o acréscimo de 20.851:766$900 do ano de 1938, sôbre o de 1937, atingiu a todos os artigos nela especificados. Deve-se isso, por um lado, ao desenvolvimento, cada vez mais acentuado, que vêm tendo os vários ramos de serviços da Viação Férrea e o seu intensivo tráfego e, por outro, ao alto valor aquisitivo dos materiais, que vêm crescendo de ano para ano, bem como, finalmente, ao custo da manipulação dos mesmos, na qual se refletiu, em parte, a alta dos salários verificada no ano em relato.

O saldo de 20.902:515$760, que passou para o exercício de 1939, é constituído pelas seguintes parcelas:

Acessórios para trilhos	912:759$030
Dormentes de lei	920:469$900
Carvão nacional	395:391$940
Carvão em briquete	2.530:698$710
Lenha	187:116$310
Ferro em barras e chapas	1.850:349$690
Aço em barras e chapas	324:182$300
Latão em barras e chapas	149:986$720
Cobre em barras e chapas	122:018$440
Madeiras	776:434$670
Bronze fundido	223:062$040
Ferro fundido	259:079$380
Parafusos e porcas	505:916$850
Tubos para caldeiras	174:282$250
Aros para locomotivas e veículos	362:999$640
Eixos de aço	256:560$230
Molas para locomotivas e veículos	417:043$910
Papelaria e objetos de escritório	415:829$330
Gasolina e querosene	196:053$190
Óleos diversos	414:405$900
Materiais de linha	1.106:593$640
Materiais diversos	8.401:281$690
Total	20.902:515$760

Recebimento de carvão nacional

Durante o ano de 1938 foram recebidas do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração que, desde 1936, superintende as Companhias Estrada de Ferro e Minas São Jerônimo e Carbonífera Rio Grandense, 267.039,619 toneladas de carvão nacional, nos seguintes portos:

Porto de:	Quantidade T	Média mensal, aproximada T
Rio Grande	11.681,250	973,437
Pelotas	52.574,290	4.381,190
Margem (4 ½ mêses)	48.356,370	13.109,042
Cabo Aéreo (7 ½ mêses)	108.952,129	
Pôrto Alegre	45.475,580	3.789,632
	267.039,619	22.253,301

Consumo de carvão nacional

Nesse mesmo exercício, foram consumidas 268.139,983 toneladas, contra 238.657,423 em 1937, verificando-se, pois, um acréscimo de 29.482,560 toneladas.

O consumo mensal foi:

	T
Janeiro	20.943,450
Fevereiro	20.779,500
Março	21.571,960
Abril	21.099,140
Maio	22.082,878
Junho	23.322,275
Julho	21.740,250
Agôsto	23.076,400
Setembro	22.083,340
Outubro	22.667,760
Novembro	23.012,280
Dezembro	25.760,750
Total............	288.139,983

O movimento geral dos anos de 1937 e 1938, em números redondos, foi o seguinte:

MOVIMENTO GERAL	1937	1938
	T	T
Saldo em 1.º de janeiro...........	3.672	5.943
Recebimento durante o ano.........	240.928	267.040
Ajuste de inventários..............	—	2.121
	244.600	275.104
Consumidas durante o ano.........	238.657	268.140
	T	T
Saldo real em 31 de dezembro..	5.943	6.964

Carvão em briquetes

Em 1.º de janeiro de 1938, a existência dêsse combustível era de 5.218,152 toneladas. Foram recebidas durante o ano, por diversos vapores, dos fornecedores Stahlunion Ltda., Raab Karcher e Kaye, Son & Co. Ltd., 54.491,670 toneladas.

Foi o seguinte, em resumo, o movimento geral em 1938:

	T
Saldo em 1.°/1/1938	5.218,152
Entradas por compra	54.491,670
Ajuste de inventários	354,336
Total	60.064,158
Consumidas durante o ano	48.153,817
	T
Saldo para 1.°/1/1939	11.910,341

Em 1937 foram consumidas 32.643,640 toneladas; portanto, menos 15.510,177 que em 1938.

Lenha

O total da lenha entrada durante o ano foi de 492.410 metros cúbicos, na importância de 4.818:791$800, inclusive 19.422 metros cúbicos extraídos dos Hortos Florestais da Viação Férrea, situados em São Leopoldo, Montenegro, Santana, Itaquí, Passo Novo e Uruguaiana, no valor total de 82:484$000 e mais 11.526 metros cúbicos, no valor de 11:526$000 de ajuste de inventários, com tôdas as despesas de manipulação e transporte.

Resumindo:

Entradas por compra, de diversos.	461.462 m.³	4.724:781$800
Entradas por compra, dos Hortos.	19.422	82:484$000
Entradas por ajuste de inventários	11.526	11:526$000
Total	492.410 m.³	4.818:791$800

O preço médio de saída durante o ano, foi de 9$774 por metro cúbico.

O consumo em 1938 dêsse combustível, foi de 478.432 metros cúbicos, tendo sido em 1937 de 511.229 metros cúbicos.

Nós de pinho

Atingiu a 13.576,500 metros cúbicos o total de nós de pinho entrado em 1938, no valor de 234:169$800.

Foram consumidos 13.000,500 metros cúbicos durante o ano, contra 18.881 m.³ em 1937.

Dormentes padrão

O total de dormentes padrão, entrado em 1938, atingiu a 410.184 peças, no valor de 3.267:869$010, inclusive tôdas as despesas de manipulação e transporte. Êsse ano recebeu do anterior um saldo de 103.241 peças.

O consumo foi de 444.547 peças em 1938 e, em 1937, de 279.114 peças.

Dormentes especiais

A quantidade de dormentes especiais para desvio, pontes e linha internacional, entrada durante o ano, foi a 22.525 peças, tendo o seu valor atingido a 313:299$190, com as respectivas despesas de manipulação e transporte.

Foram consumidas em 1938, 12.087 peças e, em 1937, 8.591 peças.

Moirões

A entrada de moirões foi, no decorrer de 1938, de 39.389 peças, na importância de 133:728$240.

Nesse ano foram gastas 28.071 peças, contra 35.162 peças em 1937.

Resumo geral dos fornecimentos feitos pelo Almoxarifado em 1938

PRIMEIRO SEMESTRE

DESIGNAÇÃO	Janeiro	Fevereiro	Março	Abril	Maio	Junho	TOTAL
Administração Central	27:528$600	32:701$900	32:896$000	36:481$800	83:341$700	34:672$200	247:622$200
Tráfego	98:179$500	107:285$600	92:777$700	90:332$600	185:979$200	119:063$700	693:618$300
Locomoção	2.625:326$900	2.590:929$000	2.905.510$200	2.991:018$000	3.225:733$400	3.404:851$200	17.743:368$700
Via Permanente e Edifícios.	439:559$100	496:393$400	594:127$600	541:435$900	680:498$400	534:438$100	3.289:452$500
Melhoramentos e Diversos..	831:352$000	785:159$900	774:625$000	656:221$700	711:601$000	741:279$700	4.500:239$300
	4.021:946$100	4.012:469$800	4.399:936$500	4.318:490$000	4.887:153$700	4.834:304$900	26.474:301$000

SEGUNDO SEMESTRE

DESIGNAÇÃO	Julho	Agôsto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	TOTAL
Administração Central	30:652$900	45:969$900	44.085$800	33:860$700	43:107$500	46:145$700	243:822$500
Tráfego	130:398$500	135:390$800	111:427$800	107:594$800	100:505$400	125:502$700	710:820$000
Locomoção	3.472:667$600	3.268:180$700	2.739:984$500	2.891:158$800	2.581:470$600	2.755:299$700	17.708:761$900
Via Permanente e Edifícios.	598:130$400	772:413$500	736:186$500	650:938$900	668:071$100	496:417$400	3.922:157$800
Melhoramentos e Diversos..	1.196:792$700	749:329$800	698:385$600	838:860$300	682:138$000	787:344$600	1.952:851$000
	5.428:642$100	4.971:278$700	4.330:070$200	4.522:419$500	4.075:292$600	4.210:710$100	27.538:413$200

RESUMO GERAL

Fornecimentos:	PRIMEIRO SEMESTRE	26.474:301$000	
	SEGUNDO SEMESTRE	27.538:413$200	54.012:714$200
Material devolvido:	PRIMEIRO SEMESTRE	194:539$180	
	SEGUNDO SEMESTRE	478:271$850	672:811$030
			54.685:525$230

II PARTE

1.ª DIVISÃO

CONTABILIDADE E ESTATÍSTICA

1.ª DIVISÃO

CONTABILIDADE E ESTATÍSTICA

RESULTADO DA EXPLORAÇÃO DO TRÁFEGO

O resultado da exploração do tráfego em 1938, foi o seguinte:

Receita bruta	104.117:900$250
Despesa de custeio..............	108.744:942$400
"Deficit"	4.627:042$150
Coeficiente de tráfego............	104,44

Receita orçada para 1938........	97.574:331$000
Receita arrecadada em 1938.....	104.117:990$250
Diferença para mais da orçada...	6.543:569$250
Despesa orçada para 1938.......	97.574:331$000
Despesa realizada em 1938.......	108.744:942$400
Diferença para mais da orçada...	11.170:611$400

Resultados por mês

MESES	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coeficiente
Janeiro	8.162:367$400	8.134:032$000	28:335$400	—	99,65%
Fevereiro	8.691:991$900	8.445:027$400	246:964$500	—	97,16%
Março	10.307:783$200	9.074:080$600	1.233:702$600	—	88,03%
Abril	8.998:890$400	8.893:044$000	105:846$400	—	98,82%
Maio	9.379:299$500	9.601:082$400	—	221:782$900	102,36%
Junho	8.959:744$700	9.465:761$400	—	506:016$700	105,65%
Total do 1.º semestre......	54.500:077$100	53.613:027$800	887:049$300	—	98,37%
Julho	8.551:890$300	9.752:261$600	—	1.200:371$300	114,04%
Agôsto	8.659:251$750	9.776:045$800	—	1.116:794$050	112,90%
Setembro	7.455:541$100	8.936:222$600	—	1.480:681$500	119,86%
Outubro	8.048:018$300	9.066:802$300	—	1.018:784$000	112,66%
Novembro	7.946:412$500	8.692:793$700	—	746:381$200	109,39%
Dezembro	8.956:709$200	8.907:788$600	48:920$600	—	99,45%
Total do 2.º semestre......	49.617:823$150	55.131:914$600	—	5.514:091$450	—
Total do ano...............	104.117:900$250	108.744:942$400	—	4.627:042$150	104,44%
Média mensal	8.767:491$689	9.062:078$533	—	385:586$846	104,44%

Desde a data da encampação pelo Govêrno do Estado os resultados têm sido os seguintes:

ANOS	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coeficiente
1920 (6 meses)	10.775:202$450	13.031:018$610	—	2.255:816$160	120,94
1921	31.758:541$990	32.157:303$220	—	398:761$230	101,26
1922	35.777:771$020	35.454:712$630	323:058$390	—	99,10
1923	35.596:644$650	39.485:139$410	—	3.888:494$760	110,90
1924	42.819:258$790	46.625:488$110	—	3.806:229$320	108,89
1925	53.124:937$080	56.511:839$520	—	3.386:902$440	106,38
1926	51.612:356$810	55.391:102$530	—	3.778:745$720	107,32
1927	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	—	97,43
1928	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	—	96,38
1929	76.072:843$780	70.866:275$740	5.206:568$040	—	93,15
1930	65.559:588$450	66.870:250$400	—	1.310:661$950	102,00
1931	59.827:896$280	61.931:660$090	—	2.103:763$810	103,52
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	—	99,72
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	—	91,28
1934	73.612:015$170	64.118:074$080	9.493:941$090	—	87,10
1935	80.190:190$220	66.127:606$300	14.062:583$920	—	82,46
1936	87.346:553$400	75.144:844$070	12.201:705$330	—	86,03
1937	100.314:000$250	87.135:000$150	13.179:000$100	—	86,86
1938	104.117:900$250	108.744:942$400	—	4.627:042$150	104,44
Totais	1.070.981:445$940	1.131.763:937$800	43.844:550$290	—	99,23

Em consequência da impugnação de algumas parcelas da despesa por parte da Junta Apuradora das Contas, os resultados constantes do quadro anterior foram modificados para os seguintes:

ANOS	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Glosas
1920	10.775:202$450	11.584:139$940	—	808:937$490	—
1921	31.758:541$990	30.230:737$680	1.527:804$310	—	—
1922	35.777:771$020	34.836:213$720	941:557$300	—	—
1923	35.596:644$650	39.475:139$410	—	3.878:494$760	10:000$000
1924	42.819:258$790	46.619:488$110	—	3.800:229$320	6:000$000
1925	53.124:937$080	56.511:839$520	—	3.386:902$440	—
1926	51.612:356$810	55.364:602$530	—	3.752:245$720	26:500$000
1927	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	—	—
1928	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	—	—
1929	76.072:843$780	70.857:789$740	5.215:054$040	—	8:486$000
1930	65.559:588$450	66.870:250$400	—	1.310:661$950	—
1931	59.827:896$280	61.931:660$090	—	2.103:763$810	—
1932	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	—	—
1933	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	—	—
1934	73.612:015$170	64.116:663$880	9.495:351$290	—	1:410$200
1935	80.190:190$220	66.084:357$100	14.105:833$120	—	43:249$200
Totais	879.202:992$040	856.521:448$060	41.592:668$870	19.041:235$490	95:645$400

As modificações feitas nos exercícios de 1920, 1921 e 1922 foram resultantes de um ajuste entre ambos os Governos contratantes no intuito de considerar como despesas de "Capital" as primeiras grandes reparações em locomotivas e substituição de dormentes, consideradas como de caráter extraordinário.

Da renda líquida dos exercícios de 1933, 1934, 1935 e 1936 (1.° semestre), foram retirados 30% para distribuição de gratificações anuais aos empregados.

A importância despendida por exercício com as gratificações acima, é a seguinte:

Em 1933	1.805:197$800
Em 1934	2.848:182$300
Em 1935	4.218:775$200
Em 1936	1.830:255$800

	1935	1936	1937	1938
Passagei	12.570:496$200	14.610:499$200	19.155:669$500	20.006:330$900
Bagagens	316:296$600	300:685$500	316:592$300	300:670$100
Encomen	2.902:803$800	3.587:115$900	3.937:961$700	4.006:042$600
Mercado	51.660:861$520	54.781:936$000	60.944:099$600	63.473:781$000
Animais	2.581:418$800	3.108:508$800	4.658:662$000	5.257:009$800
Animais	333:873$900	227:311$700	279:946$500	322:856$300
Telegram	158:402$000	181:170$600	210:044$750	198:939$000
Armazen	185:141$800	138:601$500	165:735$400	195:216$500
Taxa ad-	4.754:725$100	6.319:488$800	7.492:313$700	7.907:133$600
Rendas d	4.726:170$500	4.091:235$400	3.152:974$800	2.449:920$450
	80.190:190$220	87.346:553$400	100.314:000$250	104.117:900$250

23 a 2

Discriminação da receita, por espécie, nos últimos onze anos

TITULOS	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
Passageiros	11.623:368$750	12.249:771$800	12.681:760$180	10.651:417$810	12.400:274$440	11.318:320$800	12.013:784$400	12.570:496$200	14.610:499$200	19.155:669$500	20.006:330$900
Bagagens	474:957$560	364:252$186	320:407$220	305:650$200	244:880$300	327.095$100	277:855$500	316:296$600	300:685$500	316:592$300	300:670$100
Encomendas	3.194:745$060	3.214:043$920	3.141:755$130	2.472:640$630	3.194:019$900	2.700:270$400	2.659:472$900	2.902:803$800	3.587:115$900	3.937:961$700	4.006:042$600
Mercadorias	43.007:511$190	49.181:744$250	37.533:835$180	36.887:768$650	35.321:590$440	44.282:252$100	47.570:260$910	51.660:861$520	54.781:936$000	60.944:099$600	63.473:781$000
Animais em trens de carga.......	1 732.697$320	2.194:182$800	3.708 126$900	2.357:763$400	1 863:543$120	1 853:921$500	2.099:342$100	2.581:418$806	3.108:508$800	4.658:662$000	5.257 009$800
Animais em trens de passageiros.	158.381$000	115:898$920	285:619$480	145:611$600	357:635$640	222:294$900	276:655$100	333:873$900	227:311$700	279:946$500	322:856$300
Telegramas	124.794$170	118:208$380	101:293$860	91:577$960	141:026$120	150:886$100	146:545$100	158.402$000	181:170$600	210:044$750	198:939$000
Armazenagens	122:084$500	159:852$230	135:185$650	104:488$450	91:954$200	98:483$000	165:574$900	155:141$800	138:601$500	165:735$400	195:216$500
Taxa ad-valorem................	4.851.115$350	4.782:064$640	3.843:267$300	3 633:735$440	3.128:689$100	3.777:454$500	3.848:335$400	4 754:725$100	6.319:488$800	7.492:313$700	7.907:133$600
Rendas diversas	3.346:585$110	3.662:824$660	3 808:047$550	3.147:242$140	4.191:113$890	4.313:269$610	4.554:188$860	4.726:170$500	4.091:235$400	3.152:974$800	2.449:920$450
Totais................	68.636:240$010	76.072 843$780	65.559:588$450	59 827:896$280	61.234:727$150	69.044:248$310	73.612:015$170	80.190:190$220	87.346:553$400	100.314:000$250	104.117:900$250

Discriminação da receita pelas diversas contas

CONTAS	1937		1938	
	Receita	% do total	Receita	% do total
Público	79.257:590$000	90,82%	84.696:670$000	92,38%
Govêrno Federal	3.553:889$300	4,07%	3.183:583$200	3,47%
Governos Estaduais, Municipais e Emprêsas	1.326:330$100	1,52%	1.244:179$400	1,36%
Fundo de Melhoramentos..................	3.131:052$000	3,59%	2.559:108$300	2,79%
Total	87.268:861$400	100,00%	91.683:540$900	100,00%
Rendas diversas	13.045:138$850	—	12.434:359$350	—
Total da receita......................	100.314:000$250	—	104.117:900$250	—

Demonstração da despesa de custeio, por semestre e por Divisão em 1938

TÍTULOS	Pessoal	Material	Total	% do total
1.º Semestre				
Administração Central	2.629:844$100	2.408:100$800	5.037:944$900	9,40%
Tráfego	8.868:512$500	1.164:988$200	10.033:500$700	18,71%
Locomoção	8.717:296$800	18.977:037$300	27.694:334$100	51,66%
Via Permanente	7.301:179$900	3.546:068$200	10.847:248$100	20,23%
Total do 1.º Semestre	27.516:833$300	26.096:194$500	53.613:027$800	100,00%
2.º Semestre				
Administração Central	2.861:531$000	2.313:432$600	5.174:963$600	9,39%
Tráfego	9.108:160$100	1.285:511$100	10.393:671$200	18,85%
Locomoção	8.874:710$800	19.020:996$500	27.895:707$300	50,60%
Via Permanente	7.426:879$200	4.240:693$300	11.667:572$500	21,16%
Total do 2.º Semestre	28.271:281$100	26.860:633$500	55.131:914$600	100,00%
Total do ano				
Administração Central	5.491:375$100	4.721:533$400	10.212:908$500	9,39%
Tráfego	17.976:672$600	2.450:499$300	20.427:171$900	18,79%
Locomoção	17.592:007$600	37.998:033$800	55.590:041$400	51,12%
Via Permanente	14.728:059$100	7.786:761$500	22.514:820$600	20,70%
Total geral	55.788:114$400	52.956:828$000	108.744:942$400	100,00%

Demons

TÍTULOS
1.° Semestre
Passageiros ....
Bagagens ....
Encomendas ....
Mercadorias ....
Animais em trens de passageiros...
Animais em trens de carga.........
Rendas diversas ....
Total do 1.° semestre..
2.° Semestre
Passageiros ....
Bagagens ....
Encomendas ....
Mercadorias ....
Animais em trens de passageiros....
Animais em trens de carga.........
Rendas diversas ....
Total do 2.° semestre...
Total do ano
Passageiros ....
Bagagens ....
Encomendas ....
Mercadorias ....
Animais em trens de passageiros....
Animais em trens de carga.........
Rendas diversas ....
TOTAL GERAL........

Demonstração da receita de 1938, por semestre

TITULOS	Número e toneladas	Passageiros-quilômetro e toneladas-quilômetro	Receita	% do total
1.° Semestre				
Passageiros	1.215.708	122.163.157	10.504:350$400	19,27 %
Bagagens	657.681	211.951	152:528$000	0,28 %
Encomendas	16.902.556	2.978.624	1.991:364$600	3,65 %
Mercadorias	736.832,017	236.175.928	31.279:125$800	57,40 %
Animais em trens de passageiros	1.109,000	256.453	156:594$400	0,29 %
Animais em trens de carga	69.073,878	19.859.127	3.641:884$300	6,68 %
Rendas diversas	—	—	6.774:229$600	12,43 %
Total do 1.° semestre	—	—	54.500:077$100	100,00 %
2.° Semestre				
Passageiros	1.046.948	104.260.389	9.014:566$300	18,17 %
Bagagens	594.545	212.648	148:142$100	0.30 %
Encomendas	16.909.508	3.306.762	2.014:678$000	4,06 %
Mercadorias	792.493.629	242 980.406	30.998:919$600	62,47 %
Animais em trens de passageiros	1.400,750	273.719	166:261$900	0,33 %
Animais em trens de carga	28.925,522	10.913.610	1 615:125$500	3,26 %
Rendas diversas	—	—	5.660:129$750	11,41 %
Total do 2.° semestre	—	—	49.617:823$150	100,00 %
Total do ano				
Passageiros	2.262.656	226.423.546	19.518:916$700	18,74 %
Bagagens	1.252,226	424.599	300:670$100	0,29 %
Encomendas	33.812,064	6.285.386	4.006:042$600	3.85 %
Mercadorias	1.529.325,646	479.156 334	62.278:015$400	59,82 %
Animais em trens de passageiros	2.509,750	530.172	322:856$300	0,31 %
Animais em trens de carga	97.999,400	30.772.737	5.257:009$800	5,05 %
Rendas diversas	—	—	12.434:359$350	11,94 %
TOTAL GERAL	—	—	104.117:900$250	100,00 %

No quadro que segue vêm-se as mercadorias cujos transportes foram remuneradores em 1938, isto é, produziram receita superior ao custo médio da tonelada-quilômetro ($172.506).

Aparece, no mesmo quadro, a indicação das toneladas-quilômetro para dar a cada mercadoria figurante o vulto maior ou menor de seu transporte.

Figuram ainda os comparativos com o ano anterior.

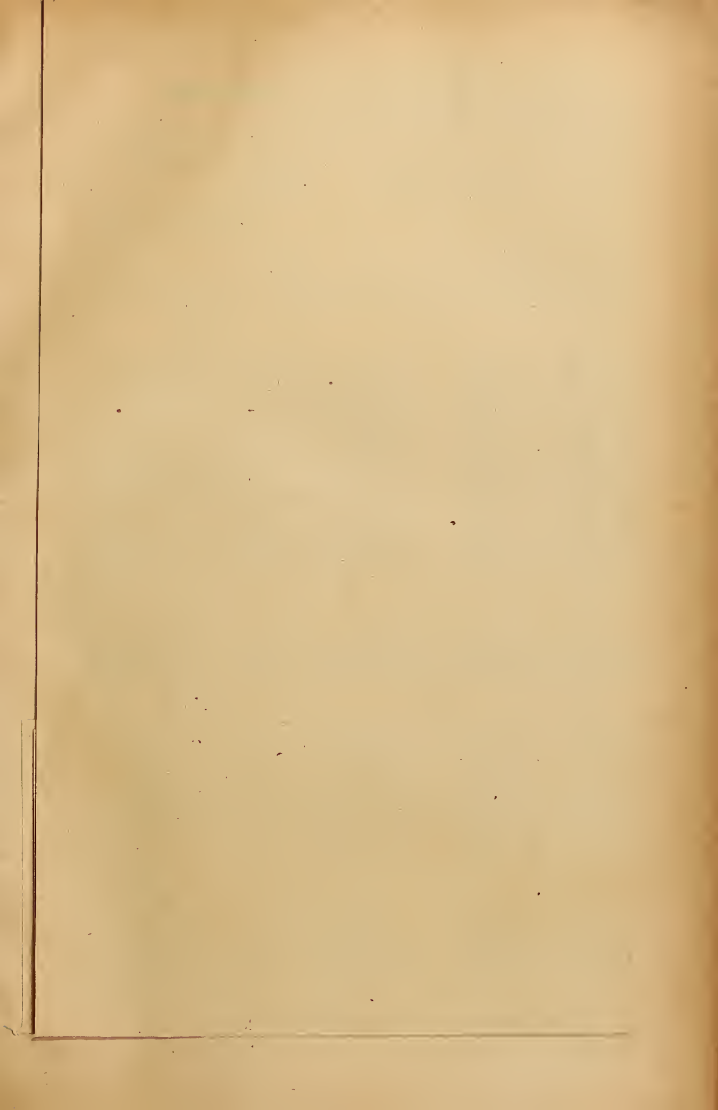
DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-quilômetro	
	1937	1938	1937	1938
Agricultura				
Açúcar	14.003.968	15.129.047	$178	$177
Fumo	5.439.649	5.283.955	$213	$203
Melancias	55.927	68.410	$172	$183
Nozes, amêndoas, cocos, pinhões, etc.	120.919	87.929	$195	$198
Matas				
—	—	—	—	—
Minas				
Gasolina e nafta	4.572.823	6.027.880	$270	$260
Querosene	1.851.242	2.335.432	$274	$220
Manufaturas				
Aço, ferro e outros metais	3.481.473	3.337.056	$204	$208
Aguardente e alcool	1.755.966	1.838.594	$240	$248
Arames, liso e farpado	2.306.302	1.754.977	$172	$175
Automóveis armados	597.038	594.498	$530	$607
Automóveis desarmados	129.723	113.035	$386	$429
Balaios, cestas, escôvas e vassouras	115.199	126.994	$209	$206

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-quilômetro	
	1937	1938	1937	1938
Barrís vazios	1.752.208	1.580.881	$166	$179
Bebidas nacionais	594.102	601.518	$272	$274
Bebidas estrangeiras	19.064	20.594	$610	$561
Calçados	716.693	787.221	$312	$302
Caramelos	662.302	650.367	$215	$222
Carros, carrêtas e carroças armados	25.499	38.478	$397	$362
Carros, carrêtas e carroças desarmados	80.007	91.301	$234	$227
Cerveja	3.027.806	3.335.824	$213	$213
Charutos e cigarros	217.354	359.260	$507	$517
Chapéus finos e roupas feitas	312.392	407.425	$527	$507
Conservas alimentícias acondicionadas em latas ou vidros	781.799	908.276	$225	$226
Couros curtidos	292.665	327.452	$292	$274
Doces, compotas e passas	793.367	878.022	$414	$414
Drogas e medicamentos	1.058.921	1.066.785	$420	$425
Especiarias	213.375	176.375	$496	$499
Espelhos, perfumarias, artigos de jôgo e de fantasia	206.689	270.290	$619	$628
Ferragens	2.199.135	2.149.720	$381	$395
Fôlhas de Flandres	911.344	642.708	$304	$304
Louças	515.116	477.260	$362	$386
Máquinas industriais	1.167.789	1.422.237	$349	$344
Massas alimentícias	358.960	409.234	$255	$258
Mudanças	1.225.790	1.188.617	$197	$201
Papel	1.042.328	980.568	$209	$205
Fósforos	264.926	211.044	$490	$486
Preparações farmacêuticas	133.395	114.818	$510	$504
Sabão e velas	958.441	1.039.690	$222	$210
Soda cáustica	712.786	686.415	$189	$183
Tecidos nacionais ou estrangeiros	2.452.433	2.190.344	$518	$525
Vidros em placas ou chapas	263.289	261.330	$319	$323

DISCRIMINAÇÃO	Toneladas-quilômetro		Receita por tonelada-quilômetro	
	1937	1938	1937	1938
Produtos de animais				
Bacalhau e similares.........	121.059	87.376	$323	$316
Banha e toucinho.............	8.631.317	8.630.535	$178	$173
Governos e emprêsas				
Material por conta dos Governos Estaduais	941.571	1.221.610	$161	$221
Material por conta dos Governos Municipais e Emprêsas.	51.376	200.092	$221	$249

Aí figuram os títulos dos apanhados estatísticos cujo transporte deixa à Viação Férrea margem de lucros, o qual foi, todavia, absorvido na proteção às mercadorias que necessitam de tarifas baixas.

No quadro que segue vêem-se as mercadorias cujo transporte foi superior a 10.000 toneladas, no ano de 1938. Êsse quadro tem especial importância pois nêle se podem procurar os produtos de resistência, na circulação da rêde, que serão aqueles transportados sob fretes remuneradores, isto é, de receita por tonelada-quilômetro superior ao custo da mesma unidade ($172.506).

Êsses produtos, devido à grande elevação do custo da tonelada-quilômetro em 1938, acham-se reduzidos aos seguintes: FUMO, GASOLINA e BANHA.

Grandes transportes (mais de 10.000 toneladas) da Viação Férrea, em 1938, comparados com os de 1937

DISCRIMINAÇÃO	TONELADAS		TONELADAS-QUILÔMETRO		RECEITA TOTAL		Receita por tonelada-quilômetro		Percurso médio	
	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938
Agricultura										
Arroz beneficiado	40.564	39.204	14 151.828	13 840.482	1 128 678$100	1.114:581$200	$080	$081	349	353
Arroz com casca	38.502	10.900	7.881 931	6.971.276	612 006$100	517:561$300	$078	$079	205	170
Açucar	31.643	31.263	14.003.968	15.129.047	2.195:032$100	2.680:565$100	$178	$177	443	442
Cevada	6.405	10.718	2.659.191	4.962.215	203:515$700	358:211$400	$077	$072	415	463
Erva-mate	10.435	10.127	5.106.426	4 496.687	647:183$900	602:888$800	$127	$134	489	441
Farinha de mandioca	18.223	19.376	6.259.556	7 024.802	508:596$700	561:031$500	$081	$080	341	363
Farinha de trigo	27.050	33.062	7.295.626	8.657.054	878:796$100	1 035:692$600	$120	$120	270	262
Feijão	33.275	28.428	16.512.821	12.292.139	1.113:396$900	909:979$700	$067	$074	497	432
Fumo	19.850	17.578	5.439.649	5.283.955	1.157:862$100	1.073:354$200	$213	$203	271	301
Milho	27.848	37.186	17.105.670	22.327.675	1.095.438$100	1.425:318$100	$064	$064	614	600
Trigo em grão	13.578	12.162	2.596.416	2.156.203	275:990$500	252:331$700	$106	$117	191	173
Matas										
Lenha	11.285	59.731	1.970.730	2 715.696	275:370$500	346:640$200	$140	$126	45	46
Madeira	200.047	226.272	113.698.557	125 093 859	11.462:971$900	13.065 748$800	$101	$104	568	553
Minas										
Areia	33.173	30.239	2.697.919	2 411.129	231:232$700	217:052$900	$087	$089	81	81
Cal	17.719	16.685	4.412.818	4 171.610	477:750$800	444.303$000	$108	$106	249	250
Cimento	14.632	13.409	6.084.958	4.760.147	739:434$800	626.095$000	$122	$132	416	355
Gasolina e nafta	9.762	11.997	4.572.823	6 027.880	1.235:483$100	1.567.676$200	$270	$260	468	502
Pedras	37.165	40.788	8.166.348	10 314.851	421 023$900	498:425$200	$052	$048	220	253
Sal	57.085	54.988	25.459.633	24 690.990	2.381 410$400	2 341:976$300	$094	$095	446	449
Manufaturas										
Adubos orgânicos	18.213	18.201	8 175 604	8.362 187	350:509$800	347:350$200	$043	$042	118	459
Tijolos e telhas	35.182	30.797	4.281 030	4 737.361	389:095$100	406:064$000	$091	$086	122	154
Vinho nacional	58.855	53.517	13.661.378	13 266.781	2.413:587$800	2.245:189$000	$177	$169	232	248
Produtos de animais										
Banha e toucinho	22.454	21.284	8.631.317	8.630.535	1.538 70[illegible]$900	1.497:179$000	$178	$173	381	405
Couros, frescos, secos ou salg	24.093	20.122	9.180.439	8 260.691	1.422:408$600	1.261:865$000	$155	$153	381	411
Graxa e sebo	16.383	15.378	7.492.696	6 595.171	800:018$700	749:027$000	$107	$114	457	429
Lã e crina animal	9.371	14.998	3.981.770	5 973.198	583:629$100	903:694$800	$147	$151	425	398
Charque	50.078	43.553	21.813.903	19 255.578	3.222.452$800	3.052:413$900	$118	$159	436	442
Governos e emprêsas										
Material p/c. do Gov. Federal	30.374	35.422	11.355.902	12.527 988	1.632:636$200	1.583:472$000	$144	$126	374	354
Material p/c. do Fundo de Melhoramentos	221.769	296.039	21.224.853	17.692 752	3.115:221$700	2.532:043$800	$147	$142	96	60

Despesa de custeio por tonelada-quilômetro

MÊSES	1937	1938
Janeiro	$134.146	$164.400
Fevereiro	$142.256	$170.145
Março	$150.877	$153.981
Abril	$138.390	$168.986
Maio	$140.228	$177.730
Junho	$130.596	$169.408
Julho	$148.493	$178.877
Agôsto	$157.975	$176.094
Setembro	$153.442	$204.694
Outubro	$150.327	$186.371
Novembro	$148.112	$179.879
Dezembro	$152.142	$150.595
Total do ano............	$145.419	$172.506

Despesa de custeio por tonelada-quilômetro, desde 1920

ANOS	Despesa	ANOS	Despesa
1920	$107.591	1930	$162.685
1921	$144.495	1931	$160.324
1922	$125.559	1932	$156.660
1923	$133.769	1933	$157.626
1924	$136.918	1934	$144.133
1925	$144.236	1935	$133.590
1926	$150.118	1936	$140.932
1927	$153.638	1937	$145.419
1928	$154.092	1938	$172.506
1929	$143.474		

A Receita e a Despesa desde 1898

O movimento financeiro das linhas arrendadas, desde o início do arrendamento, em 1898, até 1938, foi o seguinte:

ANOS	Receita total	Despesa total	Receita líquida	Coeficiente
1898.......	1.317:079$440	1.136:855$074	180:224$366	86,3 %
1899.......	1.733:201$845	1.562:882$102	170:319$743	90,2 %
1900.......	1.703:929$020	1.725:323$515	*21:394$495*	101,2 %
1901.......	1.606:082$969	1.455:068$047	151:014$922	90,6 %
1902.......	1.673:138$161	1.374:005$777	299:132$384	82,1 %
1903.......	1.853:727$000	1.556:426$121	297:300$879	83,9 %
1904.......	2.007:712$730	1.598:385$326	409:327$404	79,6 %
1905.......	2.961:068$820	2.126:534$722	834:534$098	71,8 %
1906.......	5.473:162$200	4.193:934$407	1.279:227$793	76,6 %
1907.......	6.432:044$738	5.142:343$217	1.289:701$521	79,9 %
1908.......	7.935:974$371	5.641:104$181	2.294:870$190	71,1 %
1909.......	9.146:348$509	5.592:416$116	3.553:932$393	61,1 %
1910.......	10.711:041$160	7.231:321$248	3.479:719$912	67,5 %
1911.......	12.016:543$950	8.541:190$580	3.475:353$370	71,1 %
1912.......	12.932:888$456	8.019:749$625	4.913:138$831	62,0 %
1913.......	14.432:705$220	9.603:542$615	4.829:162$605	66,5 %
1914.......	12.560:722$545	9.246:349$436	3.314:373$109	73,6 %
1915.......	12.742:855$159	10.034:842$251	2.708:012$908	78,7 %
1916.......	14.301:763$890	12.629:217$610	1.672:546$280	88,3 %
1917.......	16.912:354$138	14.708:135$025	2.204:219$113	87,0 %
1918.......	21.424:209$303	18.751:091$937	2.673:117$366	87,6 %
1919.......	22.386:636$661	22.758:577$288	*371:940$627*	101,6 %
1920.......	22.243:452$396	23.760:417$038	*1.516:964$642*	106,82 %
1921.......	31.758:541$990	30.230:737$681	1.527:804$309	95,19 %
1922.......	35.777:771$020	34.836:213$722	941:557$298	97,37 %
1923.......	35.596:644$650	39.485:139$410	*3.888:494$760*	110,92 %
1924.......	42.819:258$790	46.625:488$110	*3.806:229$320*	108,89 %
1925.......	53.124:937$080	56.511:839$520	*3.386:902$440*	106,38 %
1926.......	51.612:356$810	55.391:102$530	*3.778:745$720*	107,32 %
1927.......	63.560:529$880	61.925:159$140	1.635:370$740	97,43 %
1928.......	68.636:240$010	66.154:306$560	2.481:933$450	96,38 %
1929.......	76.072:843$780	70.866:275$740	5.206:568$040	93,15 %
1930.......	65.559:588$450	66.870:250$400	*1.310:661$950*	102,00 %
1931.......	59.827:896$280	61.931:660$090	*2.103:763$810*	103,52 %
1932.......	61.234:727$150	61.062:288$580	172:438$570	99,72 %
1933.......	69.044:248$310	63.026:922$260	6.017:326$050	91,28 %
1934.......	73.612:015$170	64.118:074$080	9.493:941$090	87,10 %
1935.......	80.190:190$220	66.127:606$300	14.062:583$920	82,46 %
1936.......	87.346:553$400	75.144:848$070	12.201:705$330	86,03 %
1937.......	100.314:000$250	87.135:000$150	13.179:000$100	86,86 %
1938.......	104.117:900$250	108.744:942$400	*4.627:042$150*	104,44 %

Os números indicados em grifo são deficitários.

NOTA: — Até o ano de 1920, na despesa total estão incluídas as quotas de arrendamento pagas à União pela ex-arrendatária Compagnie Auxiliaire de Chémins de Fer au Brésil.

Esta quota deixou de ser paga pelo Govêrno do Estado, ao Govêrno Federal, em virtude dos termos do contrato aprovado pelo Decreto n.° 15.438, de 18 de abril de 1922.

ES

Produtos
Produtos
Produtos
Produtos
Produtos
Por cont
Por cont duais
Por cont cipais
Por cont rament

45 a 4

... estatísticas durante os anos de 1937 e 1938

		1937	1938
Receita média por passageiro-quilômetro		$083.4	$086.2
Locomotivas-quilômetro			
Percurso efetivo não incluindo os serviços da linha		7.212.690	7.531.900
Percurso suplementar		4.330.690	4.689.046
Total de vagões em serviço retribuído	Toneladas-quilômetro de pêso morto	539.367.389	565.823.285
Total de carros e vagões em serviço retribuído	Quilômetros	56.982.009	60.286.091
	Toneladas-quilômetro de pêso morto	758.414.897	811.222.170
Carros em serviço da Estrada	Quilômetros	1.070.202	1.102.600
	Toneladas-quilômetro de pêso morto	16.595.748	17.040.353
Vagões em serviço da Estrada	Quilômetros	7.853.650	9.114:969
	Toneladas-quilômetro de pêso morto	71.188.762	86.489.254
Total geral (não incluindo os vagões em serviço de conservação da linha)	Quilômetros	65.905.861	70.503.660
	Toneladas-quilômetro de pêso morto	846.199.407	914.751.777
Vagões em serviço de conservação da linha	Quilômetros	3.274.335	3.126.679
	Toneladas-quilômetro de pêso morto	31.085.285	28.102.768

(1) Para fins de comparação no que diz respeito à receita e à despesa, os passageiros devem ser convertidos em pêso à razão de 500 quilos por passageiro.

(2) Para obter os veículos-quilômetro carregados "Aproximativo" consideram-se dois vagões vazios iguais a um carregado; os carros são considerados como sendo todos carregados.

Unidades de tráfego e dados estatísticos durante os anos de 1937 e 1938

DISCRIMINAÇÃO	ANOS 1937	ANOS 1938
Receita bruta	100.314.000$250	104.117:900$250
Despesa de custeio	87.135 000$150	108.741:942$400
Receita liquida	13.179.000$100	4.627:042$150
Relação por cento da despesa de custeio para a receita bruta	86, 86	104, 44
Extensão em tráfego (tronco e ramais)	3.107, 567	3.337, 402
Extensão dos desvios particulares e da Estrada	376, 974	390, 001
Número de estações e paradas	300	310
Número de toneladas de pêso útil retribuido (Passageiros a 70 quilos)	1.661.424	1.823.235
Número de toneladas-quilômetro de pêso útil retribuido (Passageiros a 500 quilos) (1)	599.198.325	630.381 001
Numemo de toneladas-quilômetro de pêso útil retribuido (Passageiros a 70 quilos)	501.928.552	533.018.876
Percurso médio de um passageiro (serviço retribuido)	106, 4	100, 1
Percurso médio de uma tonelada de bagagens (serviço retribuido)	337, 6	339, 1
Percurso médio de uma tonelada de encomendas (serviço retribuido)	184, 9	185, 9
Percurso médio de uma tonelada de animais em trens de passageiros (serviço retribuido)	204, 4	211, 2
Percurso médio de uma tonelada de mercadorias (serviço retribuido)	326, 1	313, 3
Percurso médio de uma tonelada de animais em trens de carga (serviço retribuido)	311, 4	314, 0
Receita total por quilômetro de linha	32:280$569	31:197$290
Despesa total por quilômetro de linha	28:039$621	32:583$711
Receita liquida por quilômetro de linha	4:240$935	1:386$421
Despesa total da Administração Central (Diretoria) Despesa total da 1.ª Divisão	8.090:446$200	10.212:908$500
Despesa total da 2.ª Divisão	17.295:966$300	20.427:171$900
Despesa total da 3.ª Divisão	45.110:786$400	55.590:041$400
Despesa total da 4.ª Divisão	16.637:801$250	22.514:820$600
Número de passageiros transportados a qualquer distância (serviço retribuido)	2.061.273	2.262.656
Número de passageiros-quilômetro (serviço retribuido)	219.232.030	226.423.546
Numero de passageiros-quilômetro por quilômetro de linha (serviço retribuido)	70.548	67.844
Número total de tonelada de mercadorias transportadas a qualquer distância (serviço retribuido)	1.392.019	1.529.326
Número de toneladas-quilômetro de mercadorias (serviço retribuido)	454.000.055	479.156.334
Número de toneladas-quilômetro de animais em trens de carga (serviço retribuido)	28.653.340	30.772.737
Número de toneladas-quilômetro de mercadorias por quilômetro de linha (serviço retribuido)	146.095	143.572
Número de toneladas-quilômetro de animais em trens de carga por quilômetro de linha (serviço retribuido)	9.221	9.221
Receita média por tonelada de mercadorias (serviço retribuido)	42$947	40$723
Receita média por tonelada de animais em trem de carga (serviço retribuido)	50$632	53$643
Receita média por tonelada-quilômetro de mercadorias (serviço retribuido)	$131.7	$130.0
Receita média por tonelada-quilômetro de animais em trem de carga (serviço retribuido)	$162.6	$170.8
Número total de toneladas de animais transportados a qualquer distância (serviço retribuido)	92.011	98.000
Receita média por passageiro (serviço retribuido)	8$871	8$627
Receita média por passageiro-quilômetro	$083.4	$086.2
Receita de passageiros, encomendas, bagagens e animais em trens de passageiros por quilômetro de linha	7:345$685	7:235$714
Receita de passageiros, encomendas, bagagens e animais em trens de passageiros por carro-quilômetro retribuido	1$895.2	1$771.8
Receita de mercadorias e animais em trem de carga por quilômetro de linha	20:737$012	20:235$817
Receita de mercadorias e animais por total vagão-quilômetro retribuido	1$434	1$447
Relação por cento dos vagões-quilômetro vazios para os carregados (serviço retribuido)	38, 67	39, 38
Relação por cento das locomotivas-quilômetro (total geral) para os trens-quilômetro (total geral)	160, 04	162, 26
Número médio aproximativo de veiculos carregados (retribuidos) por trem-quilômetro (retribuido)	7, 4	7, 6
Número médio de passageiros-quilômetro (serviço retribudo) por carro-quilômetro (serviço retribuido)	18, 2	16, 6
Número médio de passageiros-quilômetro (serviço retribuido) por trem-quilômetro (serviço retribuido) de passageiros e mixtos	88, 3	85, 2
Número médio de toneladas-quilômetro (serviço retribuido) por vagão-quilômetro carregado (serviço retribuido)	14, 9	15, 2
Número médio de tonelada-quilômetro (serviço retribuido) por trem-quilômetro (serviço retribuido) de mercadorias e animais e mixtos	103, 5	105, 9
Número médio aproximativo de veiculos-quilômetro carregados (2)	50.715.884	53.694.926
Despesa total aproximativa por veiculo-quilômetro carregado (serviço retribuido) (2)	1$718.1	2$025.2
Despesa média por trem-quilômetro retribuido para:		
o serviço das estações	1$012.9	1$153.4
o serviço das locomotivas	3$996.4	4$926.4
o serviço dos trens	$537.4	$616.4
as indenizações e os acasos	$063.8	$070.4
as miscelâneas	1$275.7	1$429.1
o total das despesas de condução	6$886.2	8$195.7
a conservação da linha e dependências	2$443.9	3$167.6
a conservação do material	2$301.6	2$526.3
a administração e diversos	1$167.3	1$409.8
o total das despesas de custeio	12$799.0	15$299.4
Receita bruta por trem-quilômetro retribuido	14$734.8	14$648.4
Receita liquida por trem-quilômetro retribuido	1$935.8	$651.0
Despesa média por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuido para (1)		
o serviço das estações	1$150.8	1$300.5
o serviço das locomotivas	4$540.6	5$554 7
o serviço dos trens	$610.6	$695.(
as indenizações e os acasos	$072.5	$079.3
as miscelâneas	1$449.4	1$611.4
o total das despesas de condução	7$823.0	9$240.9
a conservação da linha e dependências	2$776.7	3$571.6
a conservação do material	2$615.0	2$848.5
a administração e diversos	1$326.3	1$589.6
o total das despesas de custeio	14$541.9	17$250.6
Receita bruta por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuido	16$741.4	16$516.6
Receita liquida por 100 toneladas-quilômetro de pêso útil retribuido	2$199.5	$734.0
Locomotivas-quilômetro		
Percurso efetivo não incluindo os serviços da linha	7.212.690	7.531.900
Percurso suplementar	4.330.690	4.689.046
Percurso em serviço da linha	306.633	359.211
Percurso total	11.850.013	12.580.157
Percurso dos trens		
Passageiros — Número de trens	11.177	12.228
Passageiros — Trens-quilômetro	2.075.967	2.267.340
Especiais de passageiros — Número de trens	309	163
Especiais de passageiros — Trens-quilômetro	69.360	25.644
Mixtos — Número de trens	4.761	5.697
Mixtos — Trens-quilômetro	337.269	366.051
Mercadorias — Número de trens	33.365	35.702
Mercadorias — Trens-quilômetro	4.041.159	4.157.243
Animais — Número de trens	1.690	1.869
Animais — Trens-quilômetro	284.218	291.522
Total retribuido — Número de trens	51.302	55.659
Total retribuido — Trens-quilômetro	6.807.973	7.107.800
Em serviço da Estrada — Número de trens	6.983	7.321
Em serviço da Estrada — Trens-quilômetro	404 717	424 100
Total geral (não incluindo os trens em serviço de conservação da linha) — Número de trens	58.285	62.980
Total geral (não incluindo os trens em serviço de conservação da linha) — Trens-quilômetro	7.212.690	7.531.900
Em serviço de conservação da linha — Número de trens	6.296	7.868
Em serviço de conservação da linha — Trens-quilômetro	306.633	359.211
Percurso dos carros motores		
Total de carros-motores — Número de carros-motores	7.522	10.124
Total de carros-motores — Carros-motores-quilômetro	548.037	735.520
Percurso de veiculos		
Total de carros em serviço retribuido — Quilômetros	12.044.628	13 629.334
Total de carros em serviço retribuido — Toneladas-quilômetro de pêso morto	219.047.508	245.398.885
Total de vagões de mercadorias em serviço retribuido — Quilômetros	34.858.189	35.676 008
Total de vagões de mercadorias em serviço retribuido — Toneladas-quilômetro de pêso morto	399.346.372	415.521.524
Total de vagões gradeados em serviço retribuido — Quilômetros	10.079.192	10.980.749
Total de vagões gradeados em serviço retribuido — Toneladas-quilômetro de pêso morto	140.021.017	150.301.761
Total de vagões em serviço retribuido — Quilômetros	44.937.381	46.656.757
Total de vagões em serviço retribuido — Toneladas-quilômetro de pêso morto	539 367 389	565 823 285
Total de carros e vagões em serviço retribuido — Quilômetros	56.982.009	60 286.091
Total de carros e vagões em serviço retribuido — Toneladas-quilômetro de pêso morto	758.414 897	811.222.170
Carros em serviço da Estrada — Quilômetros	1.070.202	1.102.600
Carros em serviço da Estrada — Toneladas-quilômetro de pêso morto	16.595.748	17.040.353
Vagões em serviço da Estrada — Quilômetros	7.853.650	9.114.969
Vagões em serviço da Estrada — Toneladas-quilômetro de pêso morto	71.188.762	86.489.254
Total geral (não incluindo os vagões em serviço de conservação da linha) — Quilômetros	65.905.861	70.503.660
Total geral (não incluindo os vagões em serviço de conservação da linha) — Toneladas-quilômetro de pêso morto	846.199.407	914.761.777
Vagões em serviço de conservação da linha — Quilômetros	3.274.335	3.126.679
Vagões em serviço de conservação da linha — Toneladas-quilômetro de pêso morto	31.085.285	28.102.768

(1) Para fins de comparação no que diz respeito à receita e à despesa, os passageiros devem ser convertidos em pêso à razão de 500 quilos por passageiro.

(2) Para obter os veiculos-quilômetro carregados "Aproximativo" consideram-se dois vagões vazios iguais a um carregado; os carros são considerados como sendo todos carregados.

53 a 64

Resultados gerais e unidades de tráfego desde 1928

Valores apurados para a Receita e Despesa

a) POR TONELADA-QUILÔMETRO LÍQUIDA:

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1928	429.316.460	$159.873	$154.092	$005.781	—
1929	493.932.957	$154.015	$143.474	$010.541	—
1930	411.042.493	$159.496	$162.685	—	$003.189
1931	386.291.017	$154.878	$160.324	—	$005.446
1932	389.776.964	$157.102	$156.660	$000.442	—
1933	399.850.612	$172.675	$157.626	$015.049	—
1934	444.852.138	$165.475	$144.133	$021.342	—
1935	495.003.158	$161.999	$133.590	$028.409	—
1936	533.200.362	$163.816	$140.932	$022.884	—
1937	599.198.325	$167.414	$145.419	$021.995	—
1938	630.381.001	$165.166	$172.506	—	$007.340

b) POR TREM-QUILÔMETRO:

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1928	5.366.583	12$789.6	12$327.1	$462.5	—
1929	5.879.540	12$938.5	12$053.0	$885.5	—
1930	5.424.966	12$084.8	12$326.4	—	$241.6
1931	5.144.366	11$629.8	12$038.7	—	$408.9
1932	5.034.837	12$162.2	12$128.0	$034.2	—
1933	5.510.158	12$530.3	11.438.3	1$092.0	—
1934	6.051.543	12$164.1	10$595.3	1$568.8	—
1935	6.207.518	12$918.2	10$652.8	2$265.4	—
1936	6.189.408	14$112.2	12$140.9	1$971.3	—
1937	6,807.973	14$734.8	12$799.0	1$935.8	—
1938	7.107.800	14$648.4	15$299.4	—	$651.0

c) POR QUILÔMETRO DE LINHA EM TRÁFEGO:

ANOS	Número	Receita	Despesa	Saldo	Deficit
1928	2.613,478	26:262$414	25:312$747	949$667	—
1929	2.648,498	28:722$801	26:757$112	1:965$689	—
1930	2.648,180	24:756$470	25:251$399	—	494$929
1931	2.652,687	22:553$696	23:346$765	—	793$069
1932	2.709,482	22:600$160	22:536$517	63$643	—
1933	2.809,304	24:576$994	22:435$067	2:141$927	—
1934	3.008,046	24:471$705	21:315$523	3:156$182	—
1935	3.000,278	26:727$587	22:040$493	4:687$094	—
1936	3.029,286	28:834$040	24:806$125	4:027$915	—
1937	3.107,567	32:280$559	28:039$621	4:240$938	—
1938	3.337,402	31:197$290	32:583$711	—	1:386$421

MOVIMENTO FINANCEIRO

Ao iniciar-se o exercício de 1938, a Viação Férrea contava com os seguintes recursos:

Em caixa — Tesoureiro	318:761$400
Em caixa — Pagadores	43:805$100
No Banco do Rio Grande — c Movimento	27:612$100
No Banco do Rio Grande — c Variante	1.752:443$200
No Banco do Brasil — Porto Alegre	66:215$500
No Banco do Brasil — Rio Grande	207:712$700
No Banco Bôa Vista — Rio de Janeiro	11:635$200
Caixa auxiliar — João Marcelino	4:022$500
Caixa auxiliar — Rio Grande	1:990$300
Total	2.434:198$000

No decurso do ano de 1938, os recolhimentos feitos à Tesouraria e aos Bancos, se elevaram a 123.763:566$960, assim especificados:

Renda das estações	107.618:848$260
Contas correntes	15.582:207$890
Cauções depositadas	469:695$400
Emissão de bilhetes-vales	10:500$000
Diversos	82:315$410
Total	123.763:566$960

No mesmo período, os pagamentos realizados somaram 125.886:333$860, e assim se discriminam, por espécie:

Pessoal	54.827:115$000
Material	53.320:341$760
Contas correntes	13.887:073$000
Cauções restituídas	370:776$200
Resgate Variante Barreto-Gravataí	3.087:063$800
Diversos	393:964$100
Total	125.886:333$860

Em consequência dêsse movimento de fundos, em 31 de dezembro de 1938, os recursos disponíveis eram os seguintes:

Em caixa { Tesoureiro	727:169$400
Em caixa { Pagadores	35:543$700
No Banco do Rio Grande — c/Variante	2.183:718$200
No Banco do Brasil — Porto Alegre	12:794$300
No Banco do Brasil — Rio Grande	39:483$400
No Banco Bôa Vista — Rio de Janeiro	9:722$100
Caixa auxiliar — Mancarrão	3:496$900
Caixa auxiliar — Rio Grande	4:131$700
Total	3.016:059$700

havendo uma dívida no Banco do Rio Grande de 2.704:628$600, o que reduz as possibilidades a 311:431$100.

No último decênio os valores recebidos e pagos foram os seguintes:

ANOS	RECEBIDOS	PAGOS
1937	113.760:483$050	112.659:980$870
1936	112.529:654$770	113.170:074$850
1935	96.695:099$400	94.603:886$310
1934	81.687:416$800	84.184:692$910
1933	77.448:805$210	77.898:054$220
1932	76.685:992$990	79.101:071$700
1931	76.839:707$050	80.543:103$270
1930	75.680:333$010	76.888:208$160
1929	84.263:566$060	94.071:765$310
1928	81.552:363$700	73.188:555$430

ANÁLISE DAS PRINCIPAIS CONTAS

BENS PATRIMONIAIS

O valor dos bens patrimoniais da Viação Férrea, escriturado até 31 de dezembro de 1938, se eleva a 665.860:606$770, contra 402.714:553$000, a quanto montou o inventário procedido em 1928.

Naquele total está incluído o de 88.552:328$410, pertencente ao Estado e que representa o que por êle foi aplicado no período de 1920 a 1928, em conta de Capital, na forma do contrato que até então vigorou. Não estão, porém, aí, incluídos os valores representativos dos ramais de Taquara a Canela, de Carlos Barbosa a Bento Gonçalves e de Giruá a Esquina, de propriedade do Estado, bem como a linha de Jaguarí a São Borja, pertencente à União.

O detalhe do patrimônio da Viação Férrea, em 31 de dezembro de 1938, era o seguinte:

Avaliação feita em 1928		402.714:553$000
Acervo das linhas que constituíam a extinta estrada de ferro Brasil Great Southern		16.408:786$800
Soma		419.123:339$600
Baixas		
Em 1934	4.952:000$000	
Em 1935	2.261:754$700	
Em 1936	27:991$900	
Em 1937	1.190:980$400	
Em 1938	128:491$900	8.561:218$900
		410.562:120$700
Acréscimos desde 1929		255.298:486$070
Total		665.860:606$770

MELHORAMENTOS

Esta conta, que foi adotada em 1929, em virtude da modificação do contrato de arrendamento, feito em 1928, regista as despesas com aquisições e obras novas, que devam ser custeadas pelo fundo de reserva que, segundo aquela modificação, há de ser formado:

a) com a renda líquida da exploração;
b) com o produto da taxa adicional de 10 % sôbre as tarifas; e,
c) com a contribuição do Estado, autorizada pela União, e reembolsável pelos recursos dêste fundo.

A situação desta conta, em 31 de dezembro de 1938, era a seguinte:

Receita

A)	Renda líquida de 1929	5.215:054$040	
	Renda líquida de 1932	172:438$570	
	Renda líquida de 1933	4.212:128$250	
	Renda líquida de 1934	6.647:168$990	
	Renda líquida de 1935	9.887:057$920	
	Renda líquida de 1936	10.371:449$530	
	Renda líquida de 1937	13.179:000$100	49.684:297$400
B)	Tava de 10 % em 1930	5.632:816$530	
	Taxa de 10 % em 1931	5.362:521$100	
	Taxa de 10 % em 1932	5.297:651$870	
	Taxa de 10 % em 1933	5.869:903$900	
	Taxa de 10 % em 1934	6.007:818$700	
	Taxa de 10 % em 1935	6.794:178$700	
	Taxa de 10 % em 1936	7.330:187$800	
	Taxa de 10 % em 1937	8.416:791$800	
	Taxa de 10 % em 1938	8.914:994$300	59.626:864$700

C) AUXÍLIO DO ESTADO

Para a Variante do Barreto

Em apólices e em moeda corrente	43.505:156$800	

Para o Ramal de S. Ribeiro

Em dinheiro	5.814:590$500	49.319:747$300
Total da receita..........		158.630:909$400

Despesa

Em 1929................	13.215:615$930	
Em 1930................	6.395:931$600	
Em 1931................	19.866:430$210	
Em 1932................	14.767:087$680	
Em 1933................	10.762:465$950	
Em 1934................	23.844:604$290	
Em 1935................	33.882:597$110	
Em 1936................	22.356:342$060	
Em 1937................	26.837:718$350	
Em 1938................	76.805:991$430	
Soma......	248.734:784$610	
Comissão até 30 de junho de 1937...............	6.539:519$360	255.274:303$970
Excesso da despesa sôbre a receita.........		96.643:394$570

DISCRIMINAÇÃO	Total até 1937	Despesas em 1938	TOTAL GERAL
Construção do ramal de Severino Ribeiro-Quaraí	7.341.184$300	2.109.196$350	9.450.380$650
Construção do ramal de Jaguarí-São Borja	1.384.741$220	196.906$300	1.581.647$520
Ramal de acesso ao pôrto de Uruguaiana	3.318$300	—	3.318$300
Construção do ramal de Dom Pedrito-Santana	71.241$200	115.340$500	186.581$700
Conservação extraordinária do trecho de Santiago-S. Borja	9.256$000	5.923$300	15.179$300
Aumento do número de dormentes em diversas linhas	922.664$000	697.677$100	1.620.341$100
Construção de cêrcas ao longo da linha	1.842.417$520	64.785$100	1.907.202$620
Lastramento da linha com pedra britada	30.604.697$320	3.085.598$800	33.690.296$120
Lastramento da linha com pedra britada — 2.º plano	196.037$500	1.016.774$400	1.212.811$900
Substituição de trilhos	10.534.640$830	4.422$100	10.539.062$930
Substituição de trilhos entre Montenegro e Caxias	2.080.720$900	458.081$600	2.538.802$500
Conservação, alargamento de aterros e aumento do numero de dormentes de Jaguarí-Cutussú	34.207$600	18.034$800	52.242$400
Substituição de trilhos entre São Sebastião e Bagé	1.929.230$200	—	1.929.230$200
Aquisição de 200 quilômetros de trilhos e acessórios	79.215$700	22.095.594$900	22.174.810$600
Duplicação da linha férrea entre o entroncamento da variante Barreto e a estação Navegantes	100.433$700	190.705$900	291.139$600
Emprêgo de materiais especiais de linha no trecho de Santa Maria a Passo Fundo		9.047$700	9.047$700
Substituição de trilhos e aparelhos de desvio entre Cacequí e São Sebastião	—	485.344$200	485.344$200
Aparelhamentos diversos	1.056.913$250	17.629$400	1.074.542$650
Instalações elétricas	196.569$810	20.286$900	216.856$710
Trecho de Mauá a Jaguarão	223.957$720	—	223.957$720
Linhas telegráficas	429.405$480	67.564$300	496.969$780
Variante Barreto-Gravataí	48.193.127$290	4.177.831$000	52.370.958$290
Outras variantes	2.486.539$660	640.307$080	3.126.846$740
Instalações sanitárias	298.373$210	130.428$300	428.801$510
Maquinários	2.241.456$330	75.556$500	2.317.012$830
Aumento de linhas e construção de triângulos	1.829.667$210	151.992$700	1.981.659$910
Desvios	1.658.895$170	8.867$000	1.667.762$170
Edifícios	9.294.439$070	486.254$200	9.780.693$270
Instalações hidráulicas	1.781.442$350	88.667$700	1.870.110$050
Obras de arte	7.145.139$150	1.652.333$100	8.797.472$250
Material rodante	28.120.539$610	38.579.569$900	66.700.109$510
Restauração da Brasil Great Southern	3.090.445$440	398.913$500	3.489.358$940
Imóveis	3.653.176$540	121.066$500	3.774.243$040
TOTAL	171.928.793$180	76.805.991$430	248.734.784$610

A despesa total realizada com a Variante Barreto-Gravataí, na importância de 52.370:958$280, está assim discriminada:

Fôlhas de liquidação......................	45.598:212$700
Resgate de coupons..........................	3.087:090$800
Despesas diversas	3.685:654$790
Total.....................	52.370:958$290

ALMOXARIFADO

O valor dos materiais existentes nos armazéns do Almoxarifado, em 1.º de janeiro de 1938, era de 12.245:277$960 e passou a ser de 20.902:515$760, no fim do exercício, em consequência do seguinte movimento:

Saldo em 1.º de janeiro de 1938............		12.245:277$960
Entradas		
Materiais adquiridos	32.040:509$000	
Materiais desembaraçados	23.257:022$300	
Sobras de inventários....	54:809$800	
Objetos manufaturados nas oficinas	4.288:964$000	
Fabrico de artefatos de cimento	81:442$100	
Produção dos hortos florestais	94:630$000	
Despesas portuárias e alfandegárias	179:219$000	
Manipulação de materiais.	2.134:326$700	
Diversos	694:186$600	62.825:109$500
		75.070:387$460
Saídas		
Para custeio	34.505:623$900	
Para melhoramentos	3.569:804$000	
Diversos	16.092:443$800	54.167:871$700
Existência em 31 de dezembro de 1938......		20.902:515$760

Os materiais adquiridos durante o ano provieram de produtos dos hortos; de artigos fabricados nas oficinas; de com-

pras realizadas no país e de importações diretas do exterior. O valor dêstes, convertidos os seus preços originários em moeda nacional, foi de 18.657:178$100 e, por espécie de moeda, está assim classificado:

Diversas moedas já convertidas		2.297:224$500
Libras esterlinas	37.357.-5.-11	3.212:305$100
Reichmark	1.609.236,42	9.523:263$800
Belgas	215.873,84	202:805$000
Dólares	172.304,05	3.044:036$100
Verreischmark	20.342,30	119:442$000
Francos Belgas	369.080,22	240:236$600
Francos suíssos	4.500,00	17:865$000
Total		18.657:178$100

GOVÊRNO FEDERAL

E' o seguinte o estado das contas existentes para registar, especificadamente, as diversas transações que a Viação Férrea manteve com o Govêrno da União:

Saldos devedores

Transportes comuns	7.722:269$120	
Insurreição Brasileira de 1930	18:946$120	
Insurreição Paulista de 1932	86:177$570	
Batalhão Ferroviário	96:335$500	
Trabalhos e fornecimentos	46:733$540	7.970:461$850

Saldos credores

Lucros na exploração do tráfego (Arrendamento de 1928)	1.226:929$400	
Pagamentos antecipados	4.805:259$550	
Departamento dos Correios e Telégrafos	1:663$750	
Empréstimo à Companhia São Jerônimo	1.695:967$200	
Conselho Nacional do Trabalho	10:957$500	7.740:777$400
Saldo a favor da Viação Férrea		229:684$450

Transportes comuns

O movimento desta conta foi o seguinte:

Saldo em 1.º de janeiro de 1938	6.625:878$220	
Fretes requisitados em 1938	4.247:402$130	10.873:280$350

Pagamentos realizados:

Em Pôrto Alegre.........	901:502$100	
No interior	53:804$000	
No Rio de Janeiro.......	2.193:522$710	
Transferências	2:182$420	3.151:011$230
Saldo em 31 de dezembro de 1938..........		7.722:269$120

GOVÊRNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Atendendo à variedade de transações que, em função do arrendamento, a Viação Férrea mantém com o Estado, foram adotadas diversas contas, para melhor apreciação, por espécie, dos compromissos recíprocos. Indicamos, a seguir, o estado dessas contas no fim do exercício:

Créditos por suprimentos

Em conta de capital......................	88.552:328$410
Em conta de custeio (Almoxarifado e prejuízos na exploração).....................	33.689:743$380
Emissão de apólices para financiamento da Variante Barreto-Gravataí	43.505:156$800
Para o ramal de Severino Ribeiro-Quaraí...	5.814:590$500
Material para o ramal de Santa Rosa......	1.572:031$900
	173.133:850$990

Aplicação dos suprimentos e débitos do Estado

Capital reconhecido pela União............	88.552:328$410
Material em ser no Almoxarifado..........	22.608:137$960
Custo dos hortos florestais................	3.198:059$880
Prejuízos na exploração do tráfego........	19.960:017$660
Custo da variante Barreto-Gravataí, financiável pelo Estado..........................	45.598:212$700
A transportar	179.916:756$610

Transporte	179.916:756$610
Custo do ramal Severino Ribeiro-Quaraí, financiável pelo Estado	9.450:380$650
Transportes	2.034:072$200
Pôrto e Barra do Rio Grande	99:457$690
Trabalhos e fornecimentos	318:816$340
Estudos Bento Gonçalves-Veríssimo de Matos	181:539$700
Ramal de Vila Nova-Matadouro Modêlo	516:806$500
Estrada de Ferro do Riacho — Prejuízo na exploração	1.175:881$500
Estrada de Ferro do Riacho — Melhoramentos na linha	335:215$800
	194.028:926$990

MUNICIPALIDADES

Os débitos de diversas prefeituras, condensados nesta conta, montam a 78:053$790 e estão sujeitos a juros de 7% ao ano.

Êste saldo assim se discrimina:

Pôrto Alegre	46:233$400
São Leopoldo	890$400
Santana	212$800
Jaguarí	823$400
São Gabriel	17:335$360
Uruguaiana	8:707$420
São Vicente	138$810
Rosário	476$700
Dom Pedrito	872$300
Palmeira	24$700
Bom Jesús	194$500
Caxias	375$300
Santo Ângelo	1:768$700
Total	78:053$790

CONTAS A RECEBER

Foi o seguinte o movimento desta conta, em 1938:

Saldo em 1.º de janeiro de 1938	293:345$720
Débitos escriturados	362:984$900
Total	656:350$620
Cobranças realizadas	434:465$700
Saldo para 1939	221:864$920

JEWISH COLONISATION ASSOCIATION

Com esta Companhia, que tem sua sede em Erebango e que explora o tráfego do ramal ferroviário que liga essa estação da Viação Férrea à de Quatro Irmãos, centro da colônia israelita, é mantido intercâmbio de material rodante e consequentes reparos de que carece êsse material. Em 31 de dezembro de 1938 existia um saldo de 251$100.

FERRO-CARRIL CENTRAL DEL URUGUAI

Sob êste título registamos as operações decorrentes do convênio de tráfego mútuo de passageiros que está sendo realizado pela estação de Jaguarão, assim como as que resultam do intercâmbio de material rodante que se processa pela de Livramento, em virtude do terceiro trilho que demanda o Frigorífico Armour. O saldo no fim do exercício, a favor da Viação Férrea, era de 7:493$400.

TRÁFEGO MÚTUO RODOVIÁRIO

Nesta conta se aprecia o movimento de tráfego rodoviário para os municípios de Alfredo Chaves, Prata, Palmeira e Iraí, contratado com a firma D. Melo & Cia. O total dos fretes no ano relatado elevou-se a 587:963$800, contra 440:616$400 em 1937 e 144:006$500, em 1936.

EMPRÊSA CONSTRUTORA GRUEN & BILFINGER LTD.

Esta firma é a contratante da construção e financiamento da Variante Barreto-Gravataí, de acôrdo com o contrato assinado em 27 de junho de 1933. Para registo das operações decorrentes dêsse contrato foram adotadas duas contas: uma devedora, em que foram debitados o valor dos materiais fornecidos e serviços prestados pela Viação Férrea e cujo saldo era, em 31 de dezembro de 1938, de 412:866$530; a segunda, credora, para registo do custo da construção da obra, concretizado nas fôlhas de medição mensal. O movimento desta, que foi considerado encerrado em maio, foi o seguinte:

Custo efetivo da obra......	27.650:007$300
Comissão de 10%..........	2.765:000$700
Comissão de 3%...........	829:500$000
Comissão de 3½%........	1.626:850$000
Juros de 9%..............	274:380$700
A transportar	33.145:738$700

Transporte	33.145:738$700	
Juros de mora.............	2.032:897$680	
Coupons pagos pela emprêsa	4.691:680$000	
Deságios	5.737:054$820	
	45.610:371$200	
Deduz-se:		
Vantagem no preço de venda de apólices.........	12:158$500	45.598:212$700
Valor das apólices já entregues...........		43.505:156$800
Saldo a favor da Emprêsa...............		2.093:055$900

PROVISÕES PARA RISCOS DIVERSOS

Em face do vulto da despesa a que estava sujeita a Viação Férrea para manter os seus bens segurados, cêrca de 600 contos anuais, foi proposta ao Govêrno do Estado a instituição de um fundo constituído pela separação mensal da quantia de 50:000$000, tornando-se, assim, a Viação Férrea a própria seguradcra. Com esta modalidade, iniciada em novembro de 1935, realizou-se a economia de 1.828:177$200, até 31 de dezembro de 1938. Desta reserva estão depositados, no Banco do Rio Grande do Sul, 698:695$900.

SEGURO COLETIVO DOS FUNCIONÁRIOS

Desde 1.° de agôsto de 1934 acha-se em vigor o seguro de vida com a Sul América Companhia Nacional de Seguros de Vida, sendo o prêmio descontado em fôlhas de pagamento, à razão de 1$275 por conto de réis.

A contribuição anual tem sido esta:

1934.....................	88:756$800
1935.....................	457:062$900
1936.....................	544:277$800
1937.....................	630:066$900
1938.....................	707:251$300
Total	2.427:415$700

Nem todos os sinistros têm sido pagos por intermédio da Viação Férrea, visto que muitos dêles são liquidados diretamente entre a Companhia e os herdeiros. O número de sinistros pagos até 31 de dezembro de 1938 foi de 457, sendo:

De empregados da Viação Férrea.....	422	1.772:000$000
De empregados da Cooperativa.......	17	113:000$000
De empregados da Caixa de Aposentadoria e Pensões.................	18	86:000$000
Total	457	1.971:000$000

CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES

A receita desta instituição, no ano de 1938, arrecadada pela Viação Férrea, inclusive a sua contribuição, importou em 8.350:842$800, assim especificada:

Contribuição dos associados........	2.688:647$500
Contribuição da Viação Férrea.....	2.688:647$500
Quota de previdência..............	2.174:375$500
Arrecadações diversas	799:172$300
Total	8.350:842$800

As prestações de empréstimos descontadas em fôlhas de pagamento importaram em 2.027:731$100.

O saldo credor, que passa para 1939, é de 1.883:901$100 e corresponde aos mêses de novembro e dezembro estando, pois, em dia o recolhimento da renda mensal que está sendo feito de acôrdo com os dispositivos da lei 159.

CONTAS A PAGAR

Durante o ano foram processadas e escrituradas 8.373 contas no total de 56.215:235$000.

O movimento desta conta foi o seguinte:

Saldo anterior	8.750:790$020
Créditos feitos	56.215:235$000
Total	64.966:025$020
Pagamentos realizados	48.081:021$570
Saldo em 31 de dezembro de 1938..	16.885:003$450

INDENIZAÇÕES A PAGAR

Sob êste título são registados os processos para indenizar o público dos prejuízos por avarias, extravios e incêndios de mercadorias submetidas a despacho, como determina o decreto n.º 2.681, de 7 de dezembro de 1912. As indenizações processadas durante o ano de 1938 importaram em 153:883$900 dos quais 146:694$800 correram por conta da Viação Férrea e 7:189$100 por conta de empregados.

INDENIZAÇÕES POR ACIDENTES DO TRABALHO

Em consequência da lei n.º 3.724, reformada pelo decreto n.º 24.637, de 10 de julho de 1934, a Viação Férrea despendeu, durante o ano de 1938, a quantia de 446:262$400 com assistência médica e hospitalar, indenizações e diárias pagas aos funcionários que sofreram acidente do trabalho.

Essa despesa assim se desdobra, por espécie:

Indenizações		
Por lesões temporárias..........	6:321$100	
Por lesões parciais permanentes..	34:560$600	
Por lesões totais permanentes....	48:450$800	
Por morte	99:085$000	188:417$500
Salários		
1.ª Divisão	1:641$000	
2.ª Divisão	28:124$400	
3.ª Divisão	54:135$000	
4.ª Divisão	43:718$900	
5.ª Divisão	14:350$200	141:969$500
Assistência médica e hospitalar		
1.ª Divisão	1:392$000	
2.ª Divisão	49:181$500	
3.ª Divisão	37:222$300	
4.ª Divisão	28:079$600	115:875$400
Total...........................		446:262$400

PESSOAL A PAGAR

Nesta conta são escriturados os vencimentos e salários do pessoal admitido a título efetivo e que é pago pelas fôlhas mensais, para se conhecer com mais presteza a despesa com a mão de obra, pelas categorias consignadas em orçamento, cujo confronto e controle torna-se, assim, mais fácil.

O total dos vencimentos e salários processados em 1938 elevou-se a 65.193:999$100 assim distribuídos por divisões:

1.ª Divisão	6.157:071$500
2.ª Divisão	17.856:137$900
3.ª Divisão	21.563:680$900
4.ª Divisão	16.278:510$500
5.ª Divisão	3.338:598$300
Total..............	65.193:999$100

Em 1937 o total das fôlhas foi de 54.727:298$100 e, em 1936, montou a 47.549:346$500.

SALÁRIOS NÃO RECLAMADOS

Para esta conta são transferidos os salários dos empregados que, por qualquer motivo, não compareceram na ocasião do pagamento. Decorridos dois anos, sem reclamação, estes salários tornam-se propriedade da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários da Rio Grande do Sul, de acôrdo com o art. 8.º, item 4, do decreto n.º 20.465.

O saldo existente, em 31 de dezembro de 1938, importa em 63:877$400.

RÊDE DE VIAÇÃO PARANÁ-SANTA CATARINA

A Viação Férrea mantém com esta estrada, constituída pelas linhas que compreende a rêde do Paraná e Santa Catarina, relações de tráfego mútuo e intercâmbio de material rodante e, por seu intermédio, com a Estrada de Ferro Sorocabana.

O saldo das operações, que em 31 de dezembro de 1938 era favorável à Rêde de Viação Paraná Santa Catarina, montava a 1.134:893$800.

COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA

O montante das transações realizadas durante o ano de 1938 com a Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea pode ser resumido nos seguintes títulos gerais:

Saldo em 1.º de janeiro de 1938		1.751:154$950
Crédito		
Fornecimentos ao pessoal..	24.646:789$500	
Quctas para integralização de ações	469:830$400	
Cobranças na Tesouraria..	30:860$100	
Transferências de salários.	3:720$400	
Hospitalizações e medicamentos fornecidos	58:370$000	
Pernoites de animais.......	2:193$900	
Abastecimentos de trens especiais	33:811$000	
Carros-restaurantes — 50% dos prejuízos	10:888$800	
Diversos fornecimenots	25:487$700	25.281:951$800
Soma do crédito.................		27.033:106$750
Débito		
Pagamentos efetuados	19.066:452$300	
Letras emitidas a seu favor.	3.500:000$000	
Pagamentos à Sul América.	32:145$600	
Vencimentos do pessoal em serviço e trabalhos efetuados	33:908$100	
Materiais fornecidos	95:755$700	
Transportes concedidos com abatimento	281:642$000	
Carros-restaurantes — 75% dos lucros	26:695$300	
Diversos	11:553$700	23.048:052$700
Saldo credor em 31 de dezembro de 1938....		3.985:054$050

Pelo aviso n.º 1547, de 23 de maio de 1938, foram aumentados os favores concedidos pelo aviso n.º 68, de 17 de março de 1931, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

O aumento consistiu na concessão do abatimento de 75% sôbre os fretes na Viação Férrea, de mercadorias destinadas

aos armazéns da Cooperativa, que, pelo aviso n.º 68, gozavam do abatimento de 50%.

Atualmente são os seguintes os favores em vigor:

— transporte gratuito para as mercadorias destinadas aos empregados;
— abatimento de 75% nos fretes das mercadorias destinadas aos armazéns da Cooperativa;
— abatimento de 75% nas passagens e bagagens dos empregados da Cooperativa, quando em serviço de distribuição de mercadorias.

CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO

De conformidade com o disposto no art. 14 do decreto n.º 20.465, de 1.º de outubro de 1931, do total da taxa de previdência arrecadada do público para a Caixa de Aposentadoria e Pensões, devem ser deduzidos 3% para o Conselho Nacional do Trabalho, devendo ser depositados na Delegacia Fiscal do Tesouro Nacional neste Estado.
No decurso do exercício de 1938 essa percentagem produziu a quantia de 67:248$700, contra 63:633$600, em 1937.

ASSOCIAÇÕES FERROVIÁRIAS BENFICENTES

De conformidade com a circular n.º 63, de 2 de março de 1936, desta Diretoria, nas fôlhas mensais de pagamento são efetuados descontos de mensalidades e quotas para péculio em benefício de várias associações ferroviárias.
Êsses descontos, durante o ano de 1938, importaram em 1.484:001$400 que, acrescidos do saldo que vem de 1937 somam 1.617:405$300.

Por conta desta quantia foram pagos:

Associação dos Ferroviários Sul Riograndenses	1.023:162$800
Sociedade Ferroviária de Auxílio Mútuo......	87:482$800
Amparo Mútuo	189:451$800
Revista "O Ferroviário"..................	13:268$600
Previdência dos Telegrafistas...............	8:477$200
Departamento Desportivo da Viação Férrea..	4:106$600
Soma paga	1.325:949$800
Saldo a pagar.........................	291:455$500
Total	1.617:405$300

COMPANHIA ÍTALO-BRASILEIRA DE SEGUROS GERAIS

Está em vigor na Viação Férrea, desde 1937, o seguro contra acidentes pessoais nos trens e no recinto das estações, contratado com a companhia em epígrafe pelo prazo de cinco anos segundo têrmo aditivo de 25 de junho de 1938.

Durante o ano de 1938 foram vendidos 123.387 "tickets" representativos dêsse seguro, que a $300 produziram ...... 37:016$100.

A companhia concessionária abona por êsse serviço $030 à Viação Férrea e $100 ao bilheteiro em cada "ticket" emitido.

CAUÇÕES EM DINHEIRO

Durante o ano relatado foi o seguinte o movimento de cauções em dinheiro depositadas em garantia de negócios com a Viação Férrea:

Saldo anterior	146:772$610
Total recebido em 1938....................	469:695$400
Total	616:468$010
Total restituído	385:776$200
Saldo que passa para 1939................	230:691$810

CAUÇÕES EM TÍTULOS

O movimento de cauções em títulos, com a mesma finalidade das cauções em dinheiro, foi o seguinte:

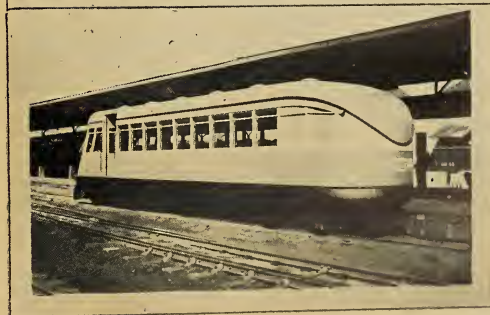
Saldo anterior	3.971:688$300
Total caucionado em 1938................	7.999:068$000
Total	11.970:756$300
Total dos títulos restituídos..............	7.679:661$000
Valor dos títulos caucionados em 31 de dezembro de 1938	4.291:095$300

LUCROS E PERDAS

O saldo desta conta que era de 15.037:289$620, em 1.º de janeiro de 1938, passou a ser 16.627:072$360, em 31 de dezembro do mesmo ano em consequência da transferência por encerramento dos saldos de diversas contas de resultados.

AJUSTE DE INVENTÁRIOS

Esta conta regista as diferenças encontradas no confronto dos valores escriturados com o das quantidades realmente existentes nos armazéns, nas verificações de balanços periódicos a que se procede.

As diferenças constatadas em 1938 são constituídas de sobras de materiais no valor total de 48:985$300.

Carro motor n.º 102 — Construido nas oficinas de Santa Maria

III PARTE

2.ª DIVISÃO

TRÁFEGO

TRÁFEGO, MOVIMENTO E TELÉGRAFO

2.ª DIVISÃO

TRÁFEGO

TRÁFEGO, MOVIMENTO E TELÉGRAFO

Despesas

A despesa total da 2.ª Divisão em 1938, foi de .... 20.427:171$900, discriminada como segue:

Pessoal	17.970:471$800
Material	1.405:237$500
Diversos	1.051:462$600
Total..............	20.427:171$900

Em 1937 a despesa foi de 17.295:966$300, sendo:

Pessoal	15.363:390$600
Material	1.039:893$700
Diversos	892:682$000
Total..............	17.295:966$300

Dos dados acima se verifica que a despesa de 1938 superou a do exercício anterior em 3.131:205$600.

No quadro a seguir encontra-se especificada a despesa total da 2.ª Divisão.

Despesa do tráfego, por espécie

ESPÉCIE DA DESPESA	Pessoal	Material	Diversos	Total
Superintêndencia	1.598:655$500	33:045$800	71:575$800	1.703:277$100
Papelaria	1:536$100	399:977$100	300$800	401:814$000
Empregados dos trens..............	3.752:414$200	—	43:057$500	3.795:471$700
Telégrafo, Eletricidade e Cronometria	3.111:786$600	199:620$200	118:121$800	3.429:528$600
Abastecimento dos trens............	120:526$000	199:309$900	104:843$200	424:679$100
Empregados das estações	8.978:118$900	—	227:826$900	9.205:945$800
Abastecimento das estações..........	167:466$500	483:244$800	253:485$100	904:196$400
Custeio da Secção de Reclamações..	61:979$900	—	9$600	61:989$500
Indenizações	—	33$200	50:092$300	50:125$500
Indenizações por ferimentos pessoais	26:197$100	223$900	48:957$600	75:378$600
Colisões e descarrilamentos.........	84:868$400	73:570$300	17:301$900	175:740$600
Aluguel do material rodante........	—	—	102:066$600	102:066$600
Impressão de bilhetes...............	69:911$200	16:212$300	255$900	83:379$400
Despesas dos carros restaurantes...	11$400	—	10:888$800	10:900$200
Despesas diversas do Tráfego.......	—	—	2:678$800	2:678$800
Totais....................	17.970:471$800	1.405:237$500	1.051:462$600	20.427:171$900

DADOS PRINCIPAIS REFERENTES AO SERVIÇO DO TRÁFEGO

A-pesar-da sensível falta de vagões com que ainda luta a Viação Férrea, os transportes, durante o ano de 1938, foram efetuados com a possível regularidade, tendo sido atendidos os pedidos de vagões, de acôrdo com as previsões estabelecidas.

Pêso útil retribuído

Em 1938	630.381.001 Tons/km.
Em 1937	599.198.325 Tons/km.
Diferença para mais	31.182.676 Tons/km.

Custo dos serviços do Tráfego, por tonelada-quilômetro

Em 1938	32,404 réis
Em 1937	28,860 réis
Diferença para mais..........	3,544 réis

Número de toneladas-quilômetro por empregado

Em 1938	176.924
Em 1937	180.535
Diferença para menos............	3.611

Indenizações pagas

Em 1938	153:883$900
Em 1937	236:676$300
Diferença para menos.......	82:792$400

Incêndios de vagões

Em 1938	30
Em 1937	38
Diferença para menos................	8

A diferença para menos foi de 8 incêndios, como a seguir se discrimina:

ESPECIFICAÇÃO	ANOS 1938	ANOS 1937
Princípios de incêndios, sem prejuízo......	8	20
Princípios de incêndios, com prejuízo......	21	17
Incêndios totais	1	1
Totais dos incêndios............	30	38

Movimento de passageiros, animais e toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e mercadorias — Serviço remunerado

MÊSES	N.º DE PASSAGEIROS		Número de animais	TONELADAS-QUILÔMETRO		
	1.ª classe	2.ª classe		Bagagens	Encomendas	Mercadorias
Janeiro	133.389	94.995	18.705	34.085	466.864	37.270.422
Fevereiro	125.940	91.730	46.633	40.545	556.163	34.070.086
Março	116.604	102.316	45.154	45.606	538.923	42.867.031
Abril	96.570	92.491	44.087	30.838	451.149	39.142.716
Maio	93.828	92.271	46.595	29.163	480.199	40.647.260
Junho	91.949	83.625	48.267	31.714	485.326	42.178.413
Julho	93.100	79.085	36.416	30.292	490.627	41.998.218
Agôsto	88.576	76.045	28.538	28.678	560.488	45.065.661
Setembro	90.472	71.901	25.272	34.472	572.925	35.352.452
Outubro	97.111	76.298	28.377	26.350	562.666	38.091.111
Novembro	95.898	77.623	24.932	44.270	490.181	37.787.935
Dezembro	117.595	83.244	31.889	48.586	629.875	46.233.784
Totais de 1938	1.241.032	1.021.624	423.843	424.599	6.285.386	479.156.334
Totais de 1937	1.088.646	972.627	387.038	454.262	5.963.397	454.000.055
Diferenças em 1938	+ 152.386	+ 48.997	+ 36.805	— 29.663	+ 321.989	+ 25.156.279

Movimento de passageiros, animais e toneladas-quilômetro de bagagens, encomendas e mercadorias — Serviço não remunerado

MÊSES	N.º DE PASSAGEIROS		Número de animais	TONELADAS-QUILÔMETRO		
	1.ª classe	2.ª classe		Bagagens	Encomendas	Mercadorias
Janeiro	15.018	8.916	23	5.672	87.463	9.732.573
Fevereiro	8.758	3.718	12	5.095	71.364	8.522.292
Março	9.797	7.762	21	7.298	72.593	7.683.525
Abril	12.129	8.628	15	6.211	86.332	8.037.306
Maio	8.072	4.826	13	5.364	75.379	8.204.285
Junho	7.128	5.248	8	4.517	75.988	8.992.772
Julho	8.256	6.772	24	5.907	68.354	8.785.246
Agôsto	7.580	4.734	14	3.019	78.953	10.538.312
Setembro	7.871	5.735	18	3.484	83.696	9.013.943
Outubro	7.895	4.384	11	2.397	93.871	9.710.875
Novembro	6.790	3.731	10	2.848	66.450	9.004.354
Dezembro	8.315	5.406	7	1.981	93.807	9.576.815
Totais de 1938	107.609	69.860	176	53.793	954.250	107.803.298
Totais de 1937	93.656	64.742	312	46.205	923.188	94.067.671
Diferenças em 1938	+ 13.953	+ 5.118	— 136	+ 7.588	+ 31.062	+ 13.735.627

Movimento do último sexênio — Serviço remunerado

PASSAGEIROS

ANOS	NÚMERO			RECEITA		Percurso médio Quilômetros
	1.ª classe	2.ª classe	Total	Por passageiro	Por passageiro-km.	
1933	527.758	755.450	1.283.208	8$820	$083	106,5
1934	551.605	777.149	1.328.754	9$041	$082	109,8
1935	612.460	815.743	1.428.203	8$816	$083	106,4
1936	784.614	894.720	1.679.334	8$700	$084	103,1
1937	1.088.646	972.627	2.061.273	8$874	$083	106,4
1938	1.241.032	1.021.624	2.262.656	8$627	$086	100,1

BAGAGENS

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	RECEITA			Percurso médio Quilômetros
			Total	Por tonelada	Por tonelada-km.	
1933	1.509,104	460.980	327:095$100	216$748	$710	305
1934	1.293,160	400.822	277:855$500	214$873	$693	310
1935	1.374,596	470.006	316:296$600	230$101	$673	342
1936	1.353,655	431.158	300:685$500	222$128	$697	319
1937	1.345,701	454.262	316:592$300	235$261	$697	338
1938	1.252,226	424.599	300:670$100	240$108	$708	339

ENCOMENDAS

ANOS	Toneladas	Toneladas-quilômetro	RECEITA			Percurso médio Quilômetros
			Total	Por tonelada	Por tonelada-km.	
1933	21.702,612	3.976.993	2.700:270$400	124$421	$679	183
1934	22.306,172	4.050.108	2.659:472$900	119$225	$657	182
1935	25.016,314	4.592.758	2.902:803$800	116$036	$632	184
1936	29.039,396	5.443.385	3.587:115$900	123$025	$659	187
1937	32.257,924	5.963.397	3.937:961$700	122$077	$660	185
1938	33.812,064	6.285.386	4.006:042$600	118$479	$637	185,9

Movimento de mercadorias nos anos de 1938 e 1937 — Serviço retribuído

MESES	TONELADAS		TONELADAS-QUILOMETRO		RECEITA						PERCURSO MÉDIO QUILOMETROS	
					Total		Por tonelada		Por tonelada quilômetro			
	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937
Janeiro	114.633	121.513	37.270.422	38.537 115	4.777:396$100	5.058:825$500	41$676	41$632	$128	$131	325	317
Fevereiro ..	111 445	103.454	31 070 086	33.586 209	1 658.200$300	1 318:312$900	12$023	42$031	$137	$129	306	325
Março	139.063	101.676	42 867.031	31.645 997	5 896:155$700	4 196.778$000	42$401	41$227	$138	$142	308	311
Abril	110.526	122 547	39 142 716	38 654 539	5 206:456$500	5.223:602$500	47$106	42$625	$133	$135	351	315
Maio	133.589	125.985	40.617.260	38.642.972	5.461 722$900	1 905 595$700	40$885	38$938	$131	$127	304	307
Junho	127 576	134 253	42.178.413	40.682.278	5.253·894$000	5 457·649$500	41$182	40$652	$125	$134	331	303
Julho	133 270	109.320	41.998.218	36 671.714	5.130.171$300	4 720·834$800	38$495	43$181	$122	$129	315	335
Agôsto	140.581	110 784	45 065 661	36 899.713	5.669:637$900	4 756 097$000	40$330	42$931	$126	$129	321	333
Setembro ..	116.495	111 018	35 352.452	38 255 232	4.609·550$100	4 690:838$300	39$569	42$253	$126	$123	290	345
Outubro	126 167	116 679	39.091.111	39 484.561	5 075:930$200	5 360·152$400	40$232	45$939	$133	$136	302	338
Novembro ..	125.806	113.015	37 787.935	40.872.320	4.938.265$600	5 383:227$300	39$253	47$633	$131	$132	300	362
Dezembro ..	150.175	121.775	46.233.784	40.067.405	5.575·344$600	5 381:077$200	37$126	44$189	$121	$134	308	329
Totais e médias	1.529 326	1.392.019	479.156.334	454.000.055	62 278:045$100	59.782:991$100	40$723	42$917	$130	$132	313	326

Observa-se neste quadro, que a tonelagem transportada foi maior e a receita por tonelada-quilômetro foi menor, visto que, o percurso médio de tonelada-quilômetro, que em 1937 foi de 326 Km, baixou em 1938 para 313 Km.

Tráfego mútuo com as estradas de ferro do Norte

Passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias procedentes do Norte

DESIGNAÇÃO	N.º DE PASSAGEIROS		VOLUMES		PÊSO-TONS.		DIFERENÇA EM 1938		
	1938	1937	1938	1937	1938	1937	Número de passageiros	Volumes	Pêso-Tons.
Passageiros de 1.ª classe......	6.909	6.299	—	—	—	—	+ 610	—	—
Passageiros de 2.ª classe......	11.385	11.310	—	—	—	—	+ 75	—	—
Bagagens e encomendas......	—	—	—	20.886	152,469	646,106	—	—	+ 6,363
Mercadorias	—	—	—	106.[illegible]	24.901,698	23.629,224	—	—	+ 1.272,474
Totais..............	18.294	17.609	—	126.[illegible]	25.[illegible]54,167	24.275,330	+ 685	—	+ 1.278,837

NOTA: — No pêso, estão incluídos todos os transportes, porém, no número de volumes, estão excluídos os transportes por conta dos Governos. Não figura, em 1938, o número de volumes, por ter deixado de ser apurado, êsse título, a partir de 1.º de janeiro.

Pelo quadro acima verifica-se que houve um aumento de 685 passageiros e 1.278,837 toneladas de mercadorias procedentes do Norte.

Passageiros, bagagens, encomendas e mercadorias destinadas ao Norte

DESIGNAÇÃO	N.º DE PASSAGEIROS		VOLUMES		PÊSO-TONS.		DIFERENÇA EM 1938		
	1938	1937	1938	1937	1938	1937	Número de passageiros	Volumes	Pêso-Tons.
Passageiros de 1.ª classe......	6.994	6.625	—	—	—	—	+ 369	—	—
Passageiros de 2.ª classe......	11.682	12.743	—	—	—	—	— 1.061	—	—
Bagagens e encomendas......	—	—		9.41[illegible]	289,961	370,026	—	—	— 80,065
Mercadorias	—	—	—	218.161	13.752,730	35.892,144	—	—	+ 7.860,586
Totais..............	18.676	19.368	—	227.[illegible]	14.042,691	36.262,170	— 692	—	+ 7.780,521

NOTA — No pêso, estão incluídos todos os transportes, porém, no número de volumes, estão excluídos os transportes por conta dos Governos. Não figura, em 1938, o número de volumes, por ter deixado de ser apurado êsse título, a partir de 1.º de janeiro.

O quadro acima mostra que houve um decréscimo de 692 passageiros transportados e um aumento de 7.780,521 toneladas de mercadorias transportadas para o Norte.

Secção de Reclamações

Os serviços da Secção de Reclamações foram bem atendidos durante o ano, tendo sido feita a liquidação dos processos dentro dos prazos regulamentares. Para isso muito contribuíram a segurança e rapidez das sindicâncias e as medidas de organização e fiscalização postas em prática.

Indenizações totais pagas

Em 1938 .... 153:883$900

Em 1937 .... 236:676$300

Para menos........ 82:792$400, conforme se depreende do quadro a seguir:

Indenizações processadas pela Contabilidade e realmente pagas nos anos de 1938 e 1937

RESPONSÁVEIS	1938	1937	Diferenças + ou —
Indenizações totais pagas..	153:883$900	236:676$300	— 82:792$400
Por conta da Viação Férrea	62:140$200	102:658$400	— 40:518$200
Por conta de provisões para riscos diversos	84:554$600	128:956$900	— 44:402$300
Por conta de funcionários da Viação Férrea........	7:189$100	4:951$000	+ 2:238$100
Contas a receber	—	110$000	— 110$000

Deram lugar a essas indenizações as seguintes causas:

Indenizações pagas nos anos de 1938 e 1937

CAUSAS	1938		1937		DIFERENÇAS	
	Importâncias pagas	Percentagens sôbre o total	Importâncias pagas	Percentagens sôbre o total	Mais	Menos
Incêndios	84:554$600	54,94	128:957$700	54,49	—	44:403$100
Acidentes	50:789$600	33,00	98:185$200	41,48	—	47:395$600
Extravios	4:226$600	2,74	5:554$100	2,34	—	1:327$500
Furtos e roubos	4:529$000	2,94	192$500	0,09	4:336$500	—
Goteiras nos carros	30$000	0,01	1:490$500	0,63	—	1:460$500
Maus carregamentos	5:559$800	3,67	1:112$100	0,48	4:447$700	—
Água por frestas	2:557$400	1,65	—	—	2:557$400	—
Avaria por motivos diversos	574$900	0,37	308$700	0,13	266$200	—
Violação	—	—	450$000	0,19	—	450$000
Avaria por querosene	1:012$000	0,65	44$000	0,01	968$000	—
Deterioração	50$000	0,03	381$500	0,16	—	331$500
Totais	153:883$900	100,00	236:676$300	100,00	12:575$800	95:368$200

Verifica-se, pois, que no total das indenizações pagas no ano de 1938, houve um decréscimo de 82:792$400 sôbre o ano anterior, tendo para isso contribuído a redução do número de acidentes e de incêndios.

Leilão de sobras

No mês de agôsto foi efetuado leilão de mercadorias abandonadas, de acôrdo com o artigo 159 das Instruções Regulamentares, tendo produzido o total de 14:536$700.

Sobras existentes

Existem no depósito de sobras em Pôrto Alegre, 363 volumes para serem oportunamente vendidos em leilão.

DESVIOS PARTICULARES

Durante o ano os desvios particulares sofreram as alterações seguintes:

Abertos ao tráfego

19 de fevereiro — Foi aberto ao tráfego o desvio, do qual é usuária a firma "IPIRANGA S. A. CIA. BRASILEIRA DE PETRÓLEOS", situado no Km. 601,000 da linha Cacequí-Rio Grande.

9 de julho — Foi aberto ao tráfego o desvio situado no Km. 53,020, do ramal de Dom Pedrito, do qual é usuária a Sociedade Cooperativa "INDÚSTRIA PEDRITENSE DE CARNES".

18 de outubro — Foi aberto ao tráfego o desvio situado no Km. 542,620 da linha Bagé-Rio Grande, do qual é usuário o sr. OSMÍ MACIEL RIBAS.

Fechados ao tráfego

1.° de agôsto — Foi fechado ao tráfego o desvio PAREDÃO, próximo a Cachoeira.

Transferência de desvio

12 de março — A partir desta data é transferido, do sr. JOÃO MORAIS FIORI para o sr. GUILHERME R. RITZEL, o desvio situado no Km. 4,598 da linha Santa Maria-Uruguaiana.

ESTAÇÕES, PARADAS E ESTRIBOS

Abertas ao tráfego

14 de março — Foi aberta ao tráfego regular a variante do Barreto, que compreende as seguintes estações:

Barreto	Km. 270,457
General Neto	Km. 281,627
Pôrto Batista	Km. 293,116
Caí	Km. 307,645
Vasconcelos Jardim	Km. 317,608

9 de abril — Foi aberto ao tráfego o estribo "QUADROS", situado no Km. 8,910 do ramal de Dom Pedrito.

15 de outubro — Foi aberta ao tráfego, na categoria de 5.ª classe, a estação "SILO", situada no Km. 252 da linha Santa Maria-Pôrto Alegre.

1.º de novembro — Foi aberta ao tráfego a parada "SAIBRO", situada no Km. 273 da linha Cacequí-Rio Grande.

16 de maio — Foi aberta ao tráfego a estação provisória de "MANCARRÃO", situada no Km. 102 do ramal Alegrete-Quaraí.

Fechada ao tráfego

9 de maio — Foi fechada ao tráfego a estação de "BARBETO", situada no Km. 272 da linha tronco, Santa Maria-Pôrto Alegre.

Elevação de categoria

1.º de maio — Fica elevada a categoria de estação de 5.ª classe a parada "DOMINGOS PETROLINI", situada no Km. 574 da linha Bagé-Rio Grande.

1.º de setembro — Fica elevada à categoria de estação de 5.ª classe a parada "CAPÃO SECO", situada no Km. 558 da linha Cacequí-Rio Grande.

15 de setembro — Fica elevada à categoria de parada, o desvio situado no Km. 110,150 do ramal de Caxias, com a denominação de parada Frigorífico RIZZO.

12 de novembro — Fica elevada à categoria de estação de 2.ª classe a estação "ILDEFONSO PINTO", ponto terminal do prolongamento de linha da Viação Férrea, à direção do pôrto desta Capital.

Mudança de nomes

14 de fevereiro — Passa a denominar-se "MAQUINISTA SEVERO" a parada Pinheirinho, situada no Km. 249 da linha Santa Maria-Marcelino Ramos.
14 de março — Passa a denominar-se, estribo "ESTÂNCIA DO CÉU" o estribo Martins, situado no Km. 206 da linha Cacequí-Rio Grande.
29 de junho — Passa a denominar-se "ITAÍ" a parada Maquinista Scalabrini, situada no Km. 64 do ramal de Santo Ângelo.
15 de outubro — Passa a denominar-se "ESQUINA" a estação Cruzeiro situada no Km. 178 do ramal de Giruá.

Denominação de paradas

31 de agôsto — Foi denominada "FISCAL JUVÊNCIO MACHADO", a parada situada no Km. 200 do ramal Dilermando de Aguiar-São Borja.
15 de outubro — Foi denominada parada "MAQUINISTA SCALABRINI", a parada situada no Km. 35 do ramal de Cruz Alta-Santo Ângelo.

INTERRUPÇÕES DO TRÁFEGO

Durante o ano de 1938, houve as seguintes interrupções do tráfego, motivadas por desmoronamentos e inundações:

Janeiro 10 — Devido fortes chuvas, ficou suprimido em Palomas o trem 366.

Janeiro 10 — Às 20 horas e 30 minutos informou o sr. agente em Guará que, conforme comunicação do feitor da turma 60 e TRL-44, não era possível a passagem de trens no boeiro do Km. 200,500, até que fôsse reparado. Às 13 horas dêsse dia, a linha estava quase interrompida no Km. 248,790, onde existe um boeiro, que as águas estavam solapando; rapidamente foram as águas baixando, visto ter parado as chuvas, o que permitiu a passagem, com cuidado, do trem P-33, depois de convenientemente reparada a linha. Após a passagem do P-33, as águas subiram novamente, com rapidez, em virtude de fortes chuvas, que às 22 horas e 20 minutos ainda continuavam, sendo provável o arrombamento da linha até o dia seguinte. À vista da comunicação acima, do sr. agente em Guará, o sr. AJRV-4, às 2 horas do dia seguinte, seguiu de Santana ao Km. 200,500 com um trem de serviço, conduzindo material e pessoal, tendo cons-

tatado estar a linha alí arrombada em dois pontos, isto é, nos quilômetros 200,500 e 200,760, sendo no primeiro quilômetro numa extensão de 12 metros e altura média de 3 metros e no segundo numa extensão de 5 metros e altura média de 2 metros e 50 centímetros. Constatou ainda que as águas passavam nesses pontos com muita fôrça, a-pesar-do que, tentou colocar fogueiras de dormentes, o que não foi possível, ficando assim vedada a passagem, no dia 11, dos trens P-33 e P-34. Não sendo possível a passagem dêsses trens, de conformidade com a ordem do sr. Chefe do Tráfego, em aviso n.° 215, de 11/1, foram avisados os passageiros, que se destinavam às estações de Guará e Santana, de que o transporte seria somente até Rosário, onde poderiam ficar hospedados por conta da Viação Férrea, podendo, entretanto, regressar à Santa Maria ou Bagé e recomeçar a viagem, quando fôsse possível, sem onus. Às 20 horas o sr. Engenheiro Residente da 4.ª secção informou que o trem P-34 poderia partir no dia 12/1, devendo fazer baldeação no Km. 200,500, onde as águas destruiram um boeiro, porém que o trem P-33, procedente de Bagé, alí poderia passar sem novidade.

Janeiro 11 — Às 8 horas achava-se coberta pelas águas a linha férrea nos Kms. 257 e 258,200, próximo a Inhanduí, não dando passagem aos trens. O trem 344 chegado em Inhanduí às 7 horas e 30 minutos, alí ficou retido. Às 9 horas achava-se também retido em Inhanduí o trem P-32, que por não poder continuar, regressou a Uruguaiana. Cumprindo determinação do sr. Chefe do Tráfego, em aviso n.° 216, do dia 11/1, foram avisados os passageiros, que se destinavam às estações situadas além de Alegrete, de que o transporte seria somente até esta estação, onde poderiam ficar hospedados por conta da Viação Férrea, podendo, entretanto, regressar à Santa Maria ou Bagé e recomeçar a viagem, quando fôsse possível, sem onus.

Após a passagem do trem M-53, deu-se um grande deslocamento na ponte do Km. 397,400, na linha de Uruguaiana a São Borja, tendo as águas levado uma das fogueiras de dormentes. No Km. 398,400, às 11 horas e 50 minutos, as águas invadiam a linha com grande violência numa extensão de 30 metros, não permitindo a passagem de trens. Às 15 horas e 50 minutos as águas estavam a 20 centímetros abaixo da viga da ponte do Km. 397,400, permitindo a passagem de trens com o máximo cuidado, providência esta que foi observada nas licenças, de acôrdo com as ordens expedidas.

Em face das interrupções de linhas acima citadas, o trem P-33 regressou de Cacequí para Bagé, fazendo P-34, às 14 horas e 5 minutos, com os VF-1465 reserva de Cacequí, 338,583 e 249, sendo que estes dois últimos foram tomados do trem P-31, que prosseguiu até Alegrete, partindo às 12 horas e 55 minutos. Foi organizado o P-33 que partiu às 13 horas e 45 minutos, para Rosário, com os VF-3045, 627, 368, 613 e 580, visto ter muitos passageiros destinados a Santana. Foi ainda organizado P-32, que partiu no horário com os VF-3032, 624, 191 e 187, estes dois últimos tomados do P-33. Com estas providências os passageiros ficaram muito satisfeitos.

Janeiro 15 — O sr. agente em Rosário, em aviso n.º 50, comunicou que, afim-de descongestionar as linhas de sua estação, conseguiu o abastecimento de água na Companhia Swift para as locomotivas 402, 406 e 416, que seguiram com os trens 3738, 3987 e 367, respectivamente. Êsse serviço foi feito de acôrdo com entendimento do agente de Rosário com o sr. Ajudante do Movimento, em Santa Maria.

Fevereiro 8 — Em aviso n.º 208, o sr. Ajudante do Movimento, em Santa Maria, informou que à 1 hora, no Km. 6,900, entre Santa Maria e Pedreira, caíra uma barreira. A linha foi desempedida às 2,50 horas.

Abril 2 — Às 11 horas, no Km. 392,078 desmoronou uma fogueira de dormentes, devido às chuvas, não dando passagem aos trens. Foi restabelecido o tráfego às 14 horas e 20 minutos. Atrasaram os trens 4807, 1 hora e 35 minutos em Biboca e os trens 425 e 4030 em José Sartori, 3 horas e 10 minutos e 1 hora e 30 minutos, respectivamente.

Abril 27 — Devido a inundação foi suprimido o trem M-53 de Itaquí a São Borja.

Abril 28 — Devido a inundação o trem M-54, de São Borja a Itaquí, foi suprimido.

ALTERAÇÕES DE HORÁRIOS

Durante o ano de 1938, foram efetuadas as seguintes alterações nos horários dos trens de passageiros e carros-motores:

Janeiro 1.º — Passaram a correr mais os trens S-53 e S-54, no ramal do Casino.

Janeiro 3 — Foi inaugurado o tráfego de trens no trecho de Santiago a São Borja. Ficou estabelecido que a partir de 12 de dezembro de 1937, os trens de passageiros que

correriam entre Santa Maria e São Borja, estariam sujeitos aos horários estabelecidos pela Ordem de Serviço n.º 813, de 29 de dezembro de 1937.

Janeiro 1.º — Até segunda ordem, de acôrdo com o aviso n.º 502, do sr. Chefe do Tráfego, trafegou um carro-motor entre Pôrto Alegre e Caxias, partindo de Pôrto Alegre às quartas-feiras no horário do A-2 e regressando de Caxias às quintas-feiras no horário do A-1.

Fevereiro 5 — Foi alterado o horário do carro-motor A-41, que partia de Pelotas às 9 horas e 32 minutos e chegava em Marítima às 10 horas e 31 minutos. O referido carro-motor passou a partir de Pelotas às 10 horas e 5 minutos e chegar em Marítima às 11 horas e 2 minutos.

Fevereiro 18 — Passaram a correr os carros-motores entre Pelotas e Vila Siqueira, observando os seguintes horários: O carro-motor que partia de Vila Siqueira às 6 horas e 25 minutos, chegava às 7 horas e 51 minutos em Pelotas; o carro-motor que partia de Pelotas às 16 horas e 45 minutos, chegava em Vila Siqueira às 18 horas.

Março 14 — Foram suprimidos os trens S-41, S-44, S-53 e S-54, do ramal do Casino.

Março 15 — Foram suprimidas as viagens dos carros-motores A-55 e A-56, carros-motores êsses que corriam entre Pelotas e Beira Mar.

Abril 1.º — Passaram a correr no ramal do Casino os trens S-42, S-51 e os carros-motores A-53, A-65, A-66, A-67, A-68 e A-70, todos diariamente, ficando suprimidos os demais trens.

Abril 4 — Os trens e carros-motores entre Pôrto Alegre e Canela passaram a observar o horário de inverno.

A partir da data acima, correram os trens P-8 às segundas, quartas e sextas-feiras, de Taquara a Canela e P-7 às terças, quintas e sábados, de Canela a Taquara. Correram também, os carros-motores A-18, às terças, quintas e sábados, de Pôrto Alegre a Canela e A-17 às segundas, quartas e sextas-feiras, de Canela a Pôrto Alegre.

Abril 6 — Os carros-motores entre Pôrto Alegre e Caxias passaram a observar o horário de inverno. Correram somente os carros-motores A-1 e A-2, aos sábados e segundas-feiras.

Maio 16 — Foi inaugurada a estação provisória de Mancarrão, situada no Km. 102, da linha de Alegrete a Quaraí. Foi estabelecido horário a ser efetuado pelos trens mixtos M-33 e M-34, que trafegaram entre João Marcelino e Mancarrão.

Novembro 1.º — Foram suprimidas as viagens do A-42 e A-43, entre Pelotas e Marítima.

Novembro 7 — O carro-motor A-82, passou a observar o horário de verão constante em Ordem de Serviço n.º 733, de 7/12/1936.

Dezembro 4 — Passaram a correr os trens S-41, S-43, S-47, S-49 e S-51, de Marítima a Vila Siqueira e S-42, S-44, S-46, S-50 e S-52, de Vila Siqueira a Marítima. Ao mesmo tempo ficaram suprimidos todos os carros-motores, que trafegavam no ramal do Casino, com excepção do carro-motor A-65 e o A-68, observando êste último novo horário estabelecido.

Dezembro 11 — Passaram a correr carros-motores entre Cruz Alta e Santo Ângelo, partindo às terças, quintas e sábados, regressando às segundas, quartas e sextas-feiras.

ATRASOS DE TRENS

Durante o ano de 1938, sôbre um total de 12.170 trens de passageiros de horário, houve 4.886 trens atrasados, dando assim uma percentagem de 40,2 contra 28,2 no ano anterior.

O atraso médio por trem demorado foi de 48,3 minutos contra 37,7 minutos, em 1937.

O atraso médio geral foi de 19,1 minutos contra 10,6 minutos, em 1937.

Num total de 5.697 trens mixtos, houve 2.628 trens atrasados dando a percentagem de 46,0 contra 29,5, em 1937.

O atraso médio por trem demorado foi de 43,3 minutos contra 32,7 minutos, em 1937.

O atraso médio geral foi de 19,9 minutos contra 9,6 minutos, em 1937.

MOVIMENTO

Durante o ano relatado circularam 55.659 trens de serviço público retribuído com o percurso total de 6.877.193 quilômetros e o percurso médio por trem de 123,5, contra 51.302 trens, com um total de 6.531.285 quilômetros e percurso médio por trem de 127,3 quilômetros, em 1937.

Houve, assim, em 1938, um aumento de 4.503 trens com um aumento de 387.849 quilômetros de percurso e a redução de 3,8 quilômetros por trem, no percurso médio.

Essa diferença de 4.503 trens em relação ao ano de 1937 é constituída de:

Mais 1.051 trens de passageiros.
Mais 936 trens mixtos.
Menos 146 trens especiais de passageiros.
Mais 133 trens de gado vazios.
Mais 2.316 trens de cargas.
Mais 67 trens de animais.

Em serviço não retribuído circularam 15.189 trens de serviço com 992.016 quilômetros de percurso, numa média de 65,3 quilômetros por trem, contra 13.279 trens com o percurso de 943.101 quilômetros e percurso médio de 71,0 quilômetros por trem, em 1937.

Número de veículos por espécie de trem

O número total de veículos em transporte retribuído foi de 650.785, com a média de 11,6 veículos por trem, contra 613.791 e a média 11,9 veículos por trem, em 1937.

A média de vagões por trem de carga foi de 14,5, número êsse idêntico ao verificado em 1937.

Percentagem entre vagões carregados e vazios

A percentagem de vagões vazios em relação acs carregados foi em 1938 de 38,3, contra 38,0 em 1937, ou seja uma diferença de 0,3 para mais.

Essa percentagem, como é sabido, é resultante do desequilíbrio de tonelagem em quase tôdas as linhas, obrigando o material vazio a percorrer grandes extensões.

A percentagem entre o percurso de vagões carregados e vazios, em 1938, foi de 39,3 contra 38,6, em 1937.

Percurso total e médio dos carros e vagões

Movimentaram-se, em 1938, 745.390 veículos, com o total de 73.630.339 veículos-quilômetro, contra 701.851 veículos e 69.180.196 veículos-quilômetro, em 1937.

Houve, assim, diferença para mais de 43.539 veículos e de 4.450.143 veículos-quilômetro.

Aproveitamento dos trens de carga

A percentagem de aproveitamento dos trens de carga variou durante o ano entre os limites de 82,2% e 85%.

O aproveitamento médio geral foi de 83,6% contra 84,7% em 1937, ou seja uma redução de 0,9%.

A percentagem do aproveitamento não é mais elevada, devido ao desequilíbrio entre a importação e a exportação, principalmente na linha da Serra, onde as locomotivas seguem muitas vezes sem aproveitamento, para regressarem lotadas.

O quadro a seguir discrimina os carregamentos segundo a espécie de mercadoria.

Vagões carregados, completos

CLASSIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1938	1937	Mais	Menos
Cereais	6.412	6.320	92	—
Produtos de charqueada	3.793	4.425	—	632
Produtos do país	1.735	1.270	465	—
Outras mercadorias	23.928	23.237	691	—
Madeiras	14.195	12.619	1.576	—
Animais	14.184	12.503	1.681	—
Total dos vagões carregados pelos expedidores	64.247	60.374	4.505	632
Armazéns (pequenas expedições)	16.693	15.772	921	—
Total retribuído	80.940	76.146	5.426	632

Diferença real para mais: 4.794 vagões.

Os quadros a seguir discriminam por espécie, várias parcelas do quadro anterior.

CEREAIS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1938	1937	Mais	Menos
Milho	1.437	1.147	290	—
Feijão	890	1.109	—	219
Trigo	478	495	—	17
Arroz	2.615	2.813	--	190
Diversos	992	756	236	—
Totais	6.412	6.320	526	434

Diferença real para mais: 92 vagões.

PRODUTOS DE CHARQUEADA	ANOS		DIFERENÇAS	
	1938	1937	Mais	Menos
Ossos	798	788	10	—
Chifres	15	19	—	4
Graxa	87	591	—	504
Cinza	14	14	—	—
Charque	1.718	2.055	—	337
Couros salgados	559	716	—	157
Diversos	602	242	360	—
Totais	3.793	4.425	370	1.002

Diferença real para menos: 632 vagões.

PRODUTOS DO PAÍS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1938	1937	Mais	Menos
Lã	1.352	880	472	—
Couros secos	237	266	—	29
Diversos	146	124	22	—
Totais	1.735	1.270	494	29

Diferença real para mais: 465 vagões.

OUTRAS MERCADORIAS	ANOS		DIFERENÇAS	
	1938	1937	Mais	Menos
Alfafa	1.151	1.201	—	50
Batatas	57	135	—	78
Banha	687	781	—	94
Vinho	1.887	2.231	—	344
Erva mate	129	150	—	21
Fumo	1.293	1.380	—	87
Farinha de trigo.............	648	632	16	—
Farinha de mandioca.........	695	729	—	34
Laranjas	91	87	4	—
Diversas	17.290	15.911	1.379	—
Totais................	23.928	23.237	1.399	708

Diferença real para mais: 691 vagões.

MADEIRA	ANOS		DIFERENÇAS	
	1938	1937	Mais	Menos
Brutas	8.305	9.960	—	1.655
Aplainadas	813	985	—	172
Para caixas	810	702	108	—
Diversos	4.267	972	3.295	—
Totais................	14.195	12.619	3.403	1.827

Diferença real para mais: 1.576 vagões.

Intercâmbio de vagões com as estradas de ferro do Norte

Em 1938, trafegaram nas linhas da Viação Férrea 2.194 vagões procedentes das E. F. Sorocabana e Paraná-Santa Catarina, tendo vencido 119:420$000, correspondendo a 17.814 estadias e 317 multas, assim discriminadas:

DESIGNAÇÃO	Veículos	Estadias	Multas	Importâncias
São Paulo - Rio Grande	1.045	8.233	159	39:255$000
Paraná	418	3.415	85	17:515$000
Sorocabana	731	6.166	73	62:650$000
Totais......	2.194	17.814	317	119:420$000

Em 1937, circularam 1.886 veículos com 12.622 estadias e 107 multas na importância de 107:560$000.

Nas linhas do Norte, foi o seguinte o movimento de vagões da Viação Férrea:

VEÍCULOS		ESTADIAS		MULTAS		IMPORTÂNCIAS	
1938	1937	1938	1937	1938	1937	1938	1937
623	1.371	5.808	10.804	1.276	2.732	122:915$000	82:015$000

Intercâmbio de vagões com a Jewish Colonisation Association

O movimento de vagões da Jewish nas linhas de Viação Férrea foi de 259 contra 450 do ano de 1937, venceram 3.548 estadias na importância de 17:740$000 contra 4.218 estadias e 21:090$000, em 1937.

Nas linhas da Jewish Colonisation Associotion trafegaram 73 vagões da Viação Férrea, que venceram 375 estadias na importância de 1:875$000.

parado com o ano de 1937

CLASSIFICAÇ TRENS	IFERENÇA EM 1938				
	IS		PARA MENOS		
	RCURSO		Quantidade de trens	PERCURSO	
		Médias kms. por trem		Total trens-km.	Médias kms. por trem
1.º — Serviço					
Passageiros		1,0	—	—	—
Mixtos		—	—	—	4,9
Especiais passag		—	146	41.941	74,9
Gado vazios....		5,1	—	—	—
Cargas		—	—	—	3,0
Animais		—	—	—	0,9
Total retr		—	146	41.941	3,8
2.º — Serviço					
Especiais passag		—	—	1.271	34,3
Levantamento e		5,5	—	—	—
Baldeação		32,5	6	134	—
Tabuleiros vazi		1,8	20	1.570	—
Experiência ...		—	35	3.805	5,6
Carvão		4,4	—	—	—
Lenha		—	28	11.364	2,5
Lastros		—	—	—	9,6
Outros serviços		—	—	—	—
Total ser		—	89	18.144	5,7
Total ger		—	235	60.085	4,7

Demonstrativo do número de trens, percurso total e médio, durante o ano de 1938, comparado com o ano de 1937

CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS	ANO						DIFERENÇA EM 1938					
	1938			1937			PARA MAIS			PARA MENOS		
	Quantidade de trens	PERCURSO Total trens-km.	PERCURSO Médias kms por trem	Quantidade de trens	PERCURSO Total trens-km.	PERCURSO Médias kms por trem	Quantidade de trens	PERCURSO Total trens-km	PERCURSO Médias kms. por trem	Quantidade de trens	PERCURSO Total trens-km.	PERCURSO Médias kms. por trem
1.° — Serviço Público												
Passageiros	12.228	2.240 188	183.0	11.177	2.057.633	184,0	1.051	182 555	1,0	—	—	—
Mixtos	5 697	366.954	66,4	4.761	339.166	71,3	936	27.488	—	—	—	4.9
Especiais passageiros	163	20 980	128.7	309	62 921	203,6	-	—	—	146	41.941	74,9
Gado vazios.	821	117.576	197,7	688	132.559	192,6	133	15.017	5.1	—	—	—
Cargas	35.716	3.839.569	107,5	33.400	3 692.868	110,5	2.316	146 701	—	—	—	3,0
Animais	1.031	261 926	253,3	967	245.838	254,2	67	16.088	—	—	—	0,9
Total retribuido	55 659	6.877.193	123.5	51.302	6 531.285	127 3	1 503	387 849	—	146	11.941	3,8
2.° — Serviço da Estrada												
Especiais passageiros	396	63.863	161.2	333	65 134	195,5	63	—	—	—	1 271	34,3
Levantamento e socorro....	418	19.280	16,1	300	12.195	40,6	118	7.085	5,5	—	—	—
Baldeação	4	306	76,5	10	410	41,0	—	—	32,5	6	134	—
Tabuleiro varios	66	5 670	85,9	86	7 240	84,1	—	—	1,8	20	1.570	—
Experiência	473	12.787	27,0	508	16,592	32,6	—	—	—	35	3 806	5,6
Carvão	585	15 436	26.3	332	7.941	21.9	223	7.495	4 4	—	—	—
Lenha	3 566	303.885	85,2	3.594	315 249	87,7	—	—	—	28	11 364	2,5
Lastros	7 868	564.430	71,7	6 296	512 032	81,3	1.572	52 398	—	—	—	9,6
Outros serviços	1 813	6,359	3,5	1 790	6 278	3,5	23	81	—	—	—	—
Total serviço Estrada	15.189	992 016	65,3	13.279	943 101	71 0	1 999	67.059	—	89	18.144	5,7
Total geral	70 848	7 869.209	111.0	64 581	7.474.386	115,7	8 502	154 908	—	235	60.085	4,7

Diferença total em 1938

Trens	6.267 para mais
	km
Percurso	394.823 para mais
Percentagem por trem............	8,8 para mais
Percentagem do percurso..............	5.0 para mais

De omparado com o ano de 1937

CLASSIFI	DIFERENÇA EM 1938			
	PARA MAIS		PARA MENOS	
	Número de carros	Média de carros por trem	Número de carros	Média de carros por trem
1.° —				
Passageiros	7.322	0,1	—	—
Mixtos	4.297	—	—	0,4
Especiais passageir	—	—	1.477	2,8
Gado vazios	—	—	5.003	9,6
Animais	—	—	509	1,4
Cargas	32.364	—	—	—
Total r	43.983	—	6.989	0,3
2.° —				
Especiais passageir	188	—	—	—
Levantamento e so	420	0,2	—	—
Baldeação	—	—	35	2,0
Tabuleiros vazios .	—	—	248	1,7
Experiências	570	1,5	—	—
Carvão	1.791	—	—	2,8
Lenha	—	—	194	—
Lastros	4.265	—	—	1,2
Outros serviços ...	—	—	212	0,2
Total s	7.234	—	689	0,4
Total g	51.217	—	7.678	0,3

123 a 126.

Demonstrativo do número médio de veículos por espécie de trem, durante o ano de 1938, comparado com o ano de 1937

CLASSIFICAÇÃO DOS TRENS	ANO						DIFERENÇA EM 1938			
	1938			1937			PARA MAIS		PARA MENOS	
	Número de trens	Número de carros	Média de carros por trem	Número de trens	Número de carros	Média de carros por trem	Número de carros	Média de carros por trem	Número de carros	Média de carros por trem
1.º — Serviço Público										
Passageiros	12.228	71.711	5,8	11.177	61.389	5,7	7.322	0,1	—	—
Mixtos	5.697	37.528	6,6	4.761	33.131	7,0	4.297	—	—	0,4
Especiais passageiros	163	684	4,2	309	2.171	7,0	—	—	1.477	2,8
Gado vazios	821	9.678	11,7	658	14.661	21,3	—	—	5.003	9,6
Animais	1.034	13.043	12,6	967	13.552	14,0	—	—	509	1,4
Cargas	35.716	517.951	14,5	33.400	485.587	14,5	32.364	—	—	—
Total retribuído	55.659	650.785	11,6	51.302	613.791	11,9	43.983	—	6.989	0,3
2.º — Serviço da Estrada										
Especiais passageiros	396	1.110	2,8	333	952	2,8	158	—	—	—
Levantamento e socorro	418	1.317	3,1	300	897	2,9	420	0,2	—	—
Baldeação	4	10	2,5	10	45	4,5	—	—	35	2,0
Tabuleiros vazios	66	[illegible]	5,0	86	581	6,7	—	—	218	1,7
Experiências	473	1.228	2,5	508	658	1,0	570	1,5	—	—
Carvão	585	7.397	12,6	362	5.606	15,4	1.791	—	—	2,8
Lenha	3.566	27.256	7,6	3.594	27.450	7,6	—	—	194	—
Lastros	7.868	50.486	6,4	6.296	46.221	7,6	4.265	—	—	1,2
Outros serviços	1.513	5.438	2,9	1.790	5.650	3,1	—	—	212	0,2
Total serviço Estrada	15.189	94.605	6,2	13.279	88.060	6,6	7.234	—	689	0,4
Total geral	70.848	745.390	10,5	64.581	701.851	10,8	51.217	—	7.678	0,3

Diferença dos carros transportados entre 1938 e 1937

Serviço retribuído .... 36.994 para mais
Serviço da Estrada .... 6.545 para mais
Serviço total .... 43.539 para mais

]comparado com o ano de 1937

CLASSIFICAÇÃ CARROS E V	FERENÇA EM 1938			
	S	PARA MENOS		
	RCURSO	Quantidade de vagões	PERCURSO	
	Média		Total veículos-km.	Média
Carros de 1.ª clas	3,3	—	—	—
Carros de 2.ª clas	5,4	—	—	—
Carros mixtos ..	—	—	—	39,1
Carros bagageiros	—	—	—	1,5
Carros dormitório	—	266	106.034	6,4
Carros restauran	—	—	—	32,2
Carros de serviço	—	—	16.106	9,9
Vagões gradeados de passageiros	—	—	—	13,1
Vagões gradeados de gado	39,9	485	—	—
Vagões gradeados de gado vazio	18,5	5.003	642.540	—
Vagões gradeados cadorias	9,4	—	—	—
Vagões fechados	0,1	—	—	—
Vagões fechados	1,9	70	3.831	—
Vagões platafor eixos	—	7.247	1.312.248	3,1
Vagões platafor eixos	—	—	—	1,1
Total gera	0,3	13.071	2.080.759	—

Demonstrativo do percurso total e médio de carros e vagões, por tipo, durante o ano de 1938, comparado com o ano de 1937

CLASSIFICAÇÃO DOS CARROS E VAGÕES	ANO						DIFERENÇA EM 1938					
	1938			1937			PARA MAIS			PARA MENOS		
	Quantidade de vagões	PERCURSO		Quantidade de vagões	PERCURSO		Quantidade de vagões	PERCURSO		Quantidade de vagões	PERCURSO	
		Total veículos-km.	Média		Total veículos-km	Média		Total veículos-km	Média		Total veículos-km	Média
Carros de 1.ª classe	31 576	5.593 193	177,1	28.518	4.958 566	173,8	3 058	634 627	3,3	—	—	—
Carros de 2.ª classe	23.560	3 169.223	134,5	21 398	2.764.428	129,1	2,162	104 795	5,4	—	—	—
Carros mixtos	988	54.113	54.7	535	50 196	93,8	453	3.917	—	—	—	39,1
Carros bagageiros	21.586	3 331 098	154.3	17.810	2.775.516	155,8	3.776	565.583	—	—	—	1,5
Carros dormitórios	2 761	901 992	326,6	3.027	1.008.026	333,0	—	—	—	266	106.031	6,4
Carros restaurantes	2 546	873.509	343,0	1 954	733 187	375.2	592	110 322	—	—	—	32,2
Carros de serviço	6 877	808.505	117,5	6.471	824 612	127.4	406	—	—	—	16.106	9,9
Vagões gradeados em trens de passageiros	10 730	1,465.809	136,6	9 560	1 431 990	149,7	1.170	33.819	—	—	—	13,1
Vagões gradeados em trens de gado	13 043	3.388.325	259,7	13.525	2.971.736	219,8	—	113.589	39,9	185	—	—
Vagões gradeados em trens de gado vazio	9 658	1,766.447	182,8	11.661	2 108.987	164,3	—	—	18,5	5.003	642.540	—
Vagões gradeados com mercadorias	46.916	4 575.336	97,5	37.857	3 338.585	88,1	9 059	1.236 751	9,4	—	—	—
Vagões fechados de 4 eixos	341.888	29 434.555	86,0	306.576	26.360.607	85,9	35.312	3.073 948	0,1	—	—	—
Vagões fechados de 2 eixos	21	1.202	57,2	91	5 033	55,3	—	—	1,9	70	3.831	—
Vagões plataformas de 4 eixos	229.152	18 021 028	78,6	236 399	19 333 276	81,7	—	—	—	7.247	1.312.248	3,1
Vagões plataformas de 2 eixos	4 088	245.703	60,1	3.466	212.152	61.2	622	33 551	—	—	—	1,1
Total geral	745 390	73.630.339	98,8	701 851	69.180,196	98,5	56 610	6.540.902	0,3	13.071	2.080.759	—

Diferença em número de vagões e percurso entre 1938 e 1937

Número de vagões movimentados.... . 43.539 para mais
Percurso .. .. 4.450.143 para mais

TELÉGRAFO

O serviço de conservação das linhas telegráficas e telefônicas, em geral, correu normalmente. Os defeitos registados foram removidos com a necessária brevidade, tendo havido 79 horas e 3 minutos de interrupções, para mais do que em 1937.

No serviço de reparação e conservação, foi despendida, em materiais, a importância de 33:896$670 contra 25:841$600 do ano anterior, ou seja uma diferença para mais de .... 8:055$070.

Em 31 de dezembro de 1938 a Viação Férrea possuía em tráfego:

a)	linhas de fio de ferro, telegráficas e fonopóricos	9.103,000 Km.
b)	linhas de fio de cobre, telegráficas e fonopóricas	1.744,000 Km.
c)	linhas de cobre e de ferro, telefônicas..	317,055 Km.
		11.164,055 Km.

Possuía ainda 6.511 metros de cabos subterrâneos aéreos e sub-fluviais.

Na mesma data tinha a Viação Férrea em serviço, 6 aparelhos rádio-telegráficos transmissores e 6 receptores; 334 aparelhos telegráficos, dos quais 227 impressores e 107 auditivos; 25 transladores; 264 fonopóricos; 294 telefones; um P. A. B. X. com 100 telefones e 4 citofones.

Construções e reconstruções de linhas telegráficas

a) Durante o ano de 1938 foi mantida uma turma telegráfica efetiva composta de 11 homens e uma provisória com 3 trabalhadores.

A turma provisória trabalhou durante todo o ano, retirando os condutores em disponibilidade entre Barreto-Montenegro-Diretor A. Pestana.

O serviço feito foi o seguinte: de janeiro a fevereiro, retirou os condutores ns. 2, 3 e 4 entre o quilômetro 300 e 312, num total de 12 quilômetros e passou do plano inferior para o superior as linhas ns. 1 e 5.

De março a setembro, retirou o condutor n.º 4 entre o quilômetro 312 e o 360 numa extensão de 48 quilômetros e passou do braço para a travessa a linha n.º 9.

De outubro a dezembro, retirou o condutor n.º 9 entre os quilômetros 355 e 377 numa extensão de 22 quilômetros e passou do lado esquerdo para o direito a linha n.º 8, na mesma extensão.

A turma telegráfica efetiva trabalhou durante o ano nos seguintes serviços:

b) **Prolongamento da linha telegráfica entre Curussú e Santiago, e substituição dos postes de madeiras por postes de trilhos.**

Êsse serviço foi iniciado em 1937 e concluído a 10 de janeiro de 1938. A despesa realizada ultrapassou de 10:025$920 à despesa orçada. Essa diferença explica-se em sua grande parte pelos serviços imprevistos oriundos da natureza do terreno acidentado e rochoso, tendo havido um aumento de 1.244½ dias de serviço e em pequena parte, devido à diferença de preço dos materiais, fornecidos pelo Almoxarifado, entre as datas de organização do orçamento e a de realização da obra.

c) **Colocação de dois condutores telegráficos entre Bagé e Bazílio.**

Êsse serviço foi iniciado a 11 de janeiro de 1938, restando ainda a instalação de 69 Km., em 31 de dezembro do mesmo ano. Até essa data as despesas foram de 47:000$000 sendo 26:000$000 de mão de obra e ... 21:000$000 de materiais. A extensão da linha é de 88 quilômetros, seu desenvolvimento de 176 quilômetros e parte do Km. 476 ao Km. 388.

Conservação de baterias

Foi despendida a importância de 36:407$407 contra.... 34:289$100 no ano anterior, ou sejam mais 2:118$307.

Balanças

Durante o ano de 1938 foram fornecidas às estações 6 balanças novas; 65 foram substituídas para concerto e 106 foram reparadas no local.

Relógios

No ano de 1938 foram fornecidos 15 relógios novos, 88 foram substituídos para concerto e 29 foram reparados no local.

Bilheteiras

Durante o ano de 1938 foram fornecidas às estações 19 bilheteiras novas, 44 foram substituídas para reparação e 2 foram reparadas no local.

Carimbadores

Durante o ano de 1938 foram fornecidos 7 carimbadores novos, 47 foram substituídos para concerto e 7 foram reparados no local.

Cofres

No ano de 1938 foi fornecido somente um cofre novo, 19 foram substituídos para reparação e 1 foi reparado no local.

Lacres de chumbo

Pela oficina telegráfica foram fornecidos 3.364 quilos de lacres de chumbo e devolvidos 825 quilos, dando uma percentagem de reaproveitamento de 25%.

Sub-oficinas das secções telegráficas

Durante o ano de 1938, foram concertados nas sub-oficinas das secções os seguintes aparelhos:

DESIGNAÇÃO	Adminis-tração	SECÇÕES					Totais
		1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	
Telefones	84	46	63	14	52	22	281
Campaínhas	464	—	1	5	21	8	499
Buzinas	—	72	15	17	88	4	196
Sounders	—	7	8	5	14	18	52
Relais	—	21	46	21	20	24	132
Fonóporos	—	18	16	18	38	5	95
Fones	—	4	7	2	7	4	24
Vibradores	—	37	31	7	26	—	101
Manipuladores	—	6	6	—	10	2	24
Receptores	—	2	—	—	—	—	2
Microfones	—	—	5	—	—	—	5
Translações	—	—	5	4	9	—	18
Transmissores	—	—	3	—	3	—	6
Aparelhos telegráficos	—	—	8	—	6	7	21
Bobinas	—	—	—	8	6	3	17

OFICINAS TELEGRÁFICAS DE JACUÍ

Funcionou com regularidade durante o ano a oficina telegráfica de Jacuí.

A despesa verificada foi de 342:795$400, discriminada como a seguir se indica:

DESIGNAÇÃO	Mão de obra	Materiais	Total
Administração	42:737$800	—	42:737$800
Usina	15:485$000	18:992$800	34:477$800
Eletricidade	20:587$600	6:577$200	27:164$800
Mecânica	20:812$100	19:246$800	40:058$900
Ferraria	8:879$200	4:140$900	13:020$100
Ferramentaria	5:741$600	2:122$600	7:864$200
Funilaria	9:243$100	9:367$000	18:610$100
Fundição	6:240$000	20:459$100	26:699$100
Pintura	6:360$000	1:174$100	8:034$100
Marcenaria	69:615$700	40:961$200	110:576$900
Niquelagem	5:060$000	83$100	5:143$100
Rádio	6:251$000	2:157$500	8:408$500
Totais de 1938...	217:513$100	125:282$300	342:795$400
Totais de 1937...	197:544$700	93:333$800	290:878$500
Diferenças ±....	+ 19:968$400	+ 31:948$500	+ 51:916$900

Defeitos de linhas e aparelhos

Durante o ano registaram-se 922 defeitos de linhas com a duração total de 4.607 horas e 13 minutos, contra 929 defeitos e 4.528 horas e 10 minutos do ano de 1937.

Pelos números acima verifica-se que houve, êste ano, 7 defeitos a menos e 79 horas e 3 minutos para mais do que em 1937.

No quadro a seguir se discrimina o número de defeitos por secção e respectiva duração em horas:

DESIGNAÇÃO	SECÇÕES					TOTAIS		DIFERENÇA EM HORAS PARA	
	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	1938	1937	Mais	Menos
Número de defeitos........	145	293	206	149	129	922	929	—	7
Tempo de duração	h 626.25	h 1.334.44	h 1.098.03	h 961.45	h 586.16	h 4.607.13	h 4.528.10	h 79.03	—
Duração médio por defeito	h 4.18	h 4.33	h 5.19	h 6.20	h 5.19	h 5.04	h 4.52	h 0.52	—

Tráfego rádio-telegráfico

ESTAÇÕES		TRANSMITIDOS			RECEBIDOS		
Prefixos	Locais	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama
PSG — 2	Pôrto Alegre	24.779	704.116	28.37	12.585	366.228	29,10
PSG — 3	Pôrto Alegre	15.809	484.313	30,63	20.065	644.182	32,10
PSG — 4	Santa Maria	11.192	322.832	28.84	29.473	929.216	31,53
PSG — 5	Bagé	8.556	314.862	36,80	3.130	91.413	29,20
PSG — 6	Rio Grande	6.162	212.561	34,49	2.634	88.042	33,42
PSG — 7	Passo Fundo	6.270	214.845	34.29	2.451	85.312	34,80
Totais de 1938..................		72.768	2.253.532	30,96	70.338	2.204.393	31,34
Totais de 1937..................		40.771	1.205.393	29,56	40.771	1.205.393	29.56
Diferenças ±		+ 21.997	+1.048.139	+ 1,40	+ 29.567	+ 999.000	+ 1,78

Tráfego telegráfico

O tráfego telegráfico durante o ano de 1938, foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	TRANSMITIDOS			RECEBIDOS		
	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama	Telegramas	Palavras	Média de palavras por telegrama
Viação Férrea	1.550.713	58.637.559	37,81	1.639.304	70.732.219	43,14
Público	157.056	2.613.499	16,64	152.745	2.601.290	17,03
Governo Federal .	3.723	141.442	37,99	2.632	120.826	45,90
Governo Estadual	7.547	285.001	37,76	6.035	297.657	49,32
Totais de 1938	1.719.039	61.677.501	35,87	1.800.716	73.751.992	40,95
Totais de 1937	1.403.886	50.162.336	35,73	1.559.428	56.296.593	36,10
Diferenças ± .	+ 315.153	+ 11.515.165	+ 0,14	+ 241.288	+ 17.455.399	+ 4,85

AUTOMÓVEIS DE LINHA

Continuam prestando excelentes serviços na conservação e inspeção das linhas telegráficas os automoveis de linha.

Em 1938 percorreram 134.263 quilômetros contra 114.108 do ano anterior.

As despesas realizadas foram:

Em 1938	30:932$300
Em 1937	26:228$500
Diferença para mais......	4:703$800

O custo médio por quilômetro percorrido foi de $230, contra $229 do ano anterior.

O quadro a seguir indica detalhadamente as despesas verificadas para o custeio dos automoveis de linha.

em 1938

NÚMER DO AUTOMOV	POR QUILÔMETRO			DESPESA	
	LUBRIFICANTE		Despesa com a conservação e com a condução	Gasolina óleo, conservação e condução	Por quilômetro percorrido
	mo	Custo			
1	006	$021	$126	3:320$700	$268
2	001	$005	$084	5:746$800	$186
3	003	$011	$128	5:249$200	$251
4	001	$004	$106	7:549$400	$237
5	002	$006	$116	7:008$600	$226
6	007	$022	$146	2:057$600	$271
Totais de 1	002	$008	$111	30:938$300	$230
Totais de 1	004	$013	$113	26:228$500	$229
Diferença ±	002	— $005	— $002	+ 4:703$800	+ $001

139 a 142

IV PARTE

3.ª DIVISÃO

LOCOMOÇÃO

OFICINAS E TRAÇÃO

3.ª DIVISÃO

LOCOMOÇÃO

OFICINAS E TRAÇÃO

Despesas

A despesa total da 3.ª Divisão (Locomoção), no ano de 1938, atingiu à soma de 55.590:041$400, sendo 17.592:007$600 de pessoal e 37.998:033$800 de material e combustíveis.

Tendo sido de 45.110:786$400 a despesa total de 1937, sendo 15.110:531$700 de pessoal e 30.000:254$700 de material e combustíveis, houve, no ano de 1938, um acréscimo de 10.479:255$000 sôbre o ano anterior, conforme se verifica da discriminação, que segue:

Pessoal

1938	17.592:007$600
1937	15.110:531$700
Diferença para mais......	2.481:475$900

Material

1938	37.998:033$800
1937	30.000:254$700
Diferença para mais..............	7.997:779$100

As cifras acima representam as despesas de custeio da 3.ª Divisão, desdobradas em pessoal, material e combustíveis.

As despesas da 3.ª Divisão, no ano de 1938, classificadas por conta e comparadas com as de 1937, foram as que constam do quadro seguinte:

m as do ano de 1937

Conta	D		DIFERENÇA EM 1938		Média mensal em 1938
			Mais	Menos	
61	Superintend	200	113:363$800	—	93:112$300
62	Papelaria .	400	—	6:670$700	5:478$100
63	Conservaçã	100	437:505$900	—	286:102$100
63E	Conservaçã	000	10:345$200	—	10:918:900
64	Empregados	700	959:138$200	—	494:338$700
64G	Condutores	600	39:916$900	—	9:200$700
65	Combustívei	800	6.276:006$500	—	2.272:146$800
65G	Combustívei	900	181:705$400	—	28:171$600
66	Lubrificante	900	110:305$700	—	36:050$100
66A	Lubrificante	700	5:690$100	—	1:027$900
67	Abastecimen motivas	800	115:273$800	—	37:662$800
67A	Abastecimen ros-motor	600	937$100	—	113$200
68	Conservaçã	500	129:439$800	—	68:589$700
69	Conservaçã	800	218:119$600	—	109:144$800
70	Conservaçã	000	9:890$700	—	9:603$600
71	Custeio das	800	232:520$900	—	100:629$800
72	Despesas g	900	118:303$400	—	76:282$400
73	Lubrificante vagões . .	200	38:796$100	—	17:013$300
74	Reparação	800	463:976$400	—	458:486$000
74E	Reparação	700	92:066$200	—	13:170$200
75	Reparação	900	453:977$700	—	211:762$800
76	Reparação	700	132:240$900	—	193:730$600
77	Reparação	900	222:085$100	—	58:632$500
78	Despesas di	00	124:321$200	—	41:134$550
	Total	00	10.485:925$700 / 10.479:255$000	6:670$700	
	Média	00	873:271$250	—	4.632:503$450

147 a 150

Quadro demonstrativo das despesas da 3.ª Divisão durante o ano de 1938, comparadas com as do ano de 1937

Conta	DESIGNAÇÃO	DESPESA DE 1938			DESPESA DE 1937			DIFERENÇA EM 1938		Média mensal em 1938
		Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total	Mais	Menos	
61	Superintendência	1.051:175$700	66:171$300	1.117:347$000	947:327$600	56:655$600	1.003:983$200	113.363$800	—	93:112$300
62	Papelaria	—	65:737$700	65:737$700	—	72:408$400	72:408$100	—	6:670$700	5:478$100
63	Conservação de locomotivas	2.212:074$100	1.221:151$900	3.133:226$000	1.881:080$100	1.111:640$000	2.995:720$100	137:505$900	—	286:102$100
63E	Conservação de carros-motores	70:579$900	60:416$300	131:026$200	69.222$700	51:458$300	120:681$000	10:345$200	—	10:918:900
64	Empregados nas locomotivas	5.895.792$700	36:272$200	5.932:064$900	4.960:685$600	12:241$100	4.972:926$700	959:138$200	—	494:338$700
64G	Condutores de carros-motores	107:108$200	3:300$400	110:408$600	68:582$000	1:610$600	70:492$600	39:916$930	—	9:200$700
65	Combustiveis para locomotivas	553.532$100	26.712:228$200	27.265:761$300	480:114$100	20.509:640$700	20.989:754$800	6.276:006$500	—	2.272:146$800
65C	Combustiveis para carros-motores	—	338.059$300	338:059$300	—	156:353$900	156:353$900	181:705$400	—	28:171$600
66	Lubrificantes para locomotivas	—	432:600$600	432:600$600	—	322:294$900	322:294$900	110:305$700	—	36:050$100
66A	Lubrificantes para carros-motores	—	12:334$800	12:334$800	—	6:644$700	6.641$700	5:690$100	—	1:027$900
67	Abastecimentos diversos às locomotivas	15:125$400	136:827$700	151:953$100	17:347$800	319:331$500	336.679$300	115:273$800	—	37:662$800
67A	Abastecimentos diversos aos carros-motores	—	1:358$700	1:358$700	—	421$600	421$600	937$100	—	113$200
68	Conservação de carros	401:954$100	418:122$200	823:076$300	349:935$100	348.701$100	698:636$500	129.439$800	—	68:589$700
69	Conservação de vagões	658:185$900	651:551$500	1.309:737$400	557:911$500	533:706$300	1.091:617$300	218:119$600	—	109:141$800
70	Conservação de vagões de serviço	92:013$200	23.229$500	115:242$700	79:229$400	26:122$600	105:352$000	9:890$700	—	9:603$600
71	Custeio das instalações hidráulicas	533:541$500	671:016$200	1.207:557$700	443:090$200	531:946$600	975:036$800	232:520$900	—	100:629$900
72	Despesas gerais dos depósito	365:486$300	549:903$000	915:389$300	332:748$600	464:337$300	797:085$900	118:303$400	—	76:282$400
73	Lubrificantes para os carros e vagões	50:201$800	153:951$500	201:159$300	44:355$500	121:007$700	165:363$200	38:796$100	—	17:013$300
74	Reparação de locomotivas	2.681:180$800	2.820:651$400	5.501.832$200	2.466:228$500	2.571:627$300	5.037:855$800	463:976$400	—	458:486$000
74E	Reparação de carros-motores	82:102$100	75:939$800	158:041$900	33:653$900	32:321$800	65:975$700	92:066$200	—	13:170$200
75	Reparação de carros	1.212:064$700	1.329:088$900	2.541:153$600	976:410$600	1.110:765$300	2.087:175$900	153:977$700	—	211:762$800
76	Reparação de vagões	889:516$100	1.435:250$500	2.324:766$600	862:609$500	1.329.916$200	2.192:525$700	132:240$900	—	193:730$600
77	Reparação de vagões de serviço	268:863$100	434.726$600	703.590$000	196:758$000	284.746$900	481:504$900	222:086$100	—	58:632$500
78	Despesas diversas	448:505$300	45.110$900	493:616$200	342:941$000	26:354$000	369:295$100	124:321$200	—	41:134$550
	Total	17.592:107$600	37.998:033$800	55.590:041$400	15.110:531$700	30.000:254$700	45.110:786$400	10.485:925$700 10.479.255$000	6:670$700	
	Média mensal	1.466:000$633	3.166:502$817	4.632:503$450	1.259:210$975	2.500:021$223	3.759.232$200	873:271$250	—	4.632:503$450

O acréscimo na verba "Pessoal" provém do reajustamento de vencimentos, das gratificações adicionais e dos serviços extraordinários.

Enquanto em 31 de dezembro de 1937 o efetivo era de 4.205, em 31 de dezembro de 1938 o número total de empregados era de 4.175, ou sejam, menos 30 empregados em 1938, incluindo-se todo o pessoal utilizado em serviços realizados por conta "Fundo de Melhoramentos".

O total das folhas de vencimentos do pessoal da 3.ª Divisão atingiu a 21.563:680$900 em 1938, dos quais 78,89% foram levados a débito da 3.ª Divisão e 21,11% de outras Divisões e de outros títulos, conforme se demonstra a seguir:

Administração Central e 1.ª Divisão	70:425$100 ou	0,33%
2.ª Divisão	483:611$800 ou	2,24%
3.ª Divisão	17.010:546$000 ou	78,89%
4.ª Divisão	455:037$900 ou	2,11%
Almoxarifado	1.286:675$400 ou	5,97%
Despesas gerais de oficinas......	1.356:812$200 ou	6,29%
Melhoramentos	775:150$700 ou	3,59%
Hortos Florestais	1:406$500 ou	0,01%
Terceiros	124:015$300 ou	0,57%
	21.563:680$900 ou	100,00%

A verba de materiais e combustíveis elevou-se de ..... 7.997:779$100 em 1938, sendo 1.330:701$119 com materiais e 6.667:077$981 com combustíveis.

A maior despesa verificada com materiais deve-se atribuir ao maior consumo e ao preço mais alto de muitos materiais.

A maior despesa com combustíveis deve-se ao maior consumo e ao seu preço unitário mais elevado.

O custo por tonelada-quilômetro bruta, em trens remunerados, não remunerados e trens em geral (remunerados e não remunerados), excluídas as despesas com pessoal no abastecimento dos tenderes, foi o seguinte, em 1938 e 1937:

DESIGNAÇÃO	1938	1937	Diferença em 1938
Trens remunerados	$016,580	$013,814	+ $002,766
Trens não remunerados......	$014,710	$012,177	+ $002,533
Trens em geral (remunerados e não remunerados)........	$016,423	$013,676	+ $002,747

No quadro que segue consta o consumo de combustíveis por tonelada-quilométrica transportada nos últimos 18 anos:

ANOS	CONSUMO DE COMBUSTÍVEIS POR TONELADA QUILÔMETRO TRANSPORTADA	
	Bruta	Líquida
	Kg.	Kg.
1921	0,183.0	0,424.0
1922	0,126.0	0,315.4
1923	0,128.6	0,332.7
1924	0,125.3	0,308.6
1925	0,127.9	0,315.4
1926	0,143.9	0,327.2
1927	0,125.3	0,294.1
1928	0,126.6	0,291.4
1929	0,123.0	0,276.0
1930	0,117.5	0,276.0
1931	0,109.4	0,260.0
1932	0,106.6	0,250.4
1933	0,102.0	0,252.2
1934	0,101.2	0,251.2
1935	0,100.6	0,244.8
1936	0,101.2	0,278.8
1937	0,106.5	0,287.2
1938	0,110.2	0,301.2

A despesa de materiais e combustíveis em 1938, em comparação com a do ano anterior, foi a seguinte:

DESIGNAÇÃO	1938	1937	Diferença em 1938
Materiais diversos ...	9.630:991$840	8.300:290$721	+ 1.330:701$119
Combustíveis	28.367:041$960	21.699:963$979	+ 6.667:077$981
Total..........	37.998:033$800	30.000:254$700	+ 7.997:779$100

A verba **combustíveis** abrange as seguintes parcelas:

DESIGNAÇÃO	1938	1937
Combustíveis para trens remunerados	26.694:373$400	20.506:779$800
Combustíveis para oficinas, depósitos e postos de visita............	1.316:682$689	920:390$949
Combustíveis para instalações hidráulicas	355:985$871	272:793$230
Total......................	28.367:041$960	21.699:963$979

Com o pessoal para o abastecimento de combustíveis aos tenderes, despendeu-se, na 3.ª Divisão, em 1938, a importância de 553:762$00. Esta despesa, que se refere ao serviço de trens remunerados, está incluídá na verba de **pessoal**, já mencionada.

Em 1937 foi debitada à 3.ª Divisão a importância de 480:114$100 para êsse serviço.

Fazendo-se a comparação da despesa total da 3.ª Divisão em 1938 com a de 1936, nota-se um aumento de 18.444:463$900, como se expõe a seguir:

Na despesa de pessoal, constata-se:

Em 1938	17.592:007$600
Em 1936	12.942:729$500
Diferença para mais em 1938......	4.649:278$100

Na despesa de material, constata-se

DESIGNAÇÃO	1938	1936	Diferença em 1938
Materiais diversos ...	9.630:991$840	6.493:174$583	+ 3.137:817$257
Combustíveis	28.367:041$960	17.709:673$417	+10.657:368$543
Total..........	37.998:033$800	24.202:848$000	+13.795:185$800

Conclue-se, pois, que o aumento de despesa de 1938 sôbre 1936 foi de 18.444:463$900.

A despesa pessoal em 1938 foi superior à de 1937 em 2.481:475$900 e superior à de 1936 em 4.649:278$100; a despesa de materiais diversos em 1938 foi superior à de 1937 em 1.330:701$119 e superior à de 1936 em 3.137:817$257; e a despesa de combustível no mesmo ano foi superior à de 1937 em 6.667:077$981 e superior à de 1936 em 10.657:368$543.

Fazendo-se um resumo e as mesmas comparações com as despesas de 1935, tem-se:

DESIGNAÇÃO	DIFERENÇA EM		
	1938 sôbre 1937	1938 sôbre 1936	1938 sôbre 1935
Pessoal	+ 2.481:475$900	+ 4.649:278$100	+ 6.855:422$000
Materiais diversos ...	+ 1.330:701$119	+ 3.137:817$257	+ 3.603:050$358
Combustíveis	+ 6.667:077$981	+10.657:368$543	+11.[illegible]46:668$312
Total..........	+16.479:255$000	+18.444:463$900	+21.799:086$670

Despesa com os combustíveis consumidos em tôdas as divisões da Viação Férrea e coeficiente em relação:

à receita da Viação Férrea:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1938	Ano de 1937
Despesa com os combustíveis.......	31.482:178$847	24.213:619$293
Receita da Viação Férrea...........	104.117:900$250	100.314:000$250
Coeficiente	30,23%	24,13%

à despesa total da Viação Férrea:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1938	Ano de 1937
Despesa com os combustíveis.......	31.482:178$847	24.213:619$293
Despesa total da Viação Férrea.....	108.744:942$400	87.135.000$150
Coeficiente	29,21%	27,78%

Comparando-se a verba combustíveis da 3.ª Divisão nos trens remunerados (inclusive importância gasta com o pessoal para abastecimento aos tenderes), verifica-se, a seguir, o coeficiente em relação à despesa total da referida Divisão:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1938	Ano de 1937
Despesas com os combustíveis nos trens remunerados	27.248:135$400	20.986:893$900
Despesa da 3.ª Divisão..............	55.590:041$400	45.110:786$400
Coeficiente	49,01%	46,52%

Despesa com os combustíveis consumidos em todos os trens remunerados ou não, e coeficiente em relação:

à receita da Viação Férrea:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1938	Ano de 1937
Despesa com os combustíveis.......	29.495:313$976	22.705:349$560
Receita da Viação Férrea...........	104.117:900$250	100.314:000$250
Coeficiente	28,32%	22,63%

à despesa total da Viação Férrea:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1938	Ano de 1937
Despesa com os combustíveis.......	29.495:313$976	22.705:349$560
Despesa total da Viação Férrea.....	108.744:942$400	87.135:000$150
Coeficiente	27,12%	26,05%

à despesa da 3.ª Divisão:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1938	Ano de 1937
Despesa com os combustíveis.......	29.495:313$976	22.705:349$560
Despesa da 3.ª Divisão..............	55.590:041$400	45.110:786$400
Coeficiente	53,05%	50,33%

LOCOMOTIVAS

Existência:

Em 31 de dezembro de 1938 existiam 305 locomotivas, assim relacionadas, por tipo:

Tipo	Quantidade
Double-Ender	19
American	16
Mogul	77
Consolidation	51
Ten-Wheel	27
Mikado	35
Mallet (compound)	17
Mallet (simplex)	12
Pacific	5
Mountain	36
Garratt	10
Total	305

Nesse total não está incluída a locomotiva tipo Consolidation n.º 41 P. R. G., pertencente ao Porto e Barra do Rio Grande e emprestada, há vários anos, à Viação Férrea, bem como as locomotivas números 51 e 52 C. O. P., tipo Double-Ender, pertencentes à Comissão de Obras do Porto de Porto Alegre, as quais estão destacadas, respectivamente, em Veríssimo de Matos e Garibaldi, a serviço da 5.ª Divisão.

A existência de locomotivas, em 31 de dezembro de 1937, era de 294.

Situação:

A situação geral das locomotivas, em 31 de dezembro de 1938, era a seguinte:

Em serviço:

Em bom estado	139	
Em regular estado	95	
Em mau estado	35	269
A transportar		269

Transporte		269
Nos depósitos:		
Imobilizadas:		
Em bom estado	—	
Em mau estado	—	
Em reparação intermediária	2	
Aguardando reparação	—	2
Nas oficinas:		
Em reparação	28	
Aguardando reparação	2	
Aguardando baixa	4	34
		305

As 269 locomotivas em serviço, em 31 de dezembro de 1938, estavam assim distribuídas:

Em trens de passageiros	44
Em trens mixtos	13
Em trens de carga	118
Em trens de lastro	41
Em trens de lenha	11
Em trens de carvão	3
Em manobras	33
Em reserva	4
Alugadas	2
	269

A sua distribuição pelos Depósitos era a seguinte:

1.ª Secção:		
Depósito de Diretor A. Pestana	33	
Depósito de Montenegro	19	
Depósito de Taquara	7	59
2.ª Secção:		
Depósito de Santa Maria	49	
Depósito de Ramiz Galvão	19	68
A transportar		127

Transporte		127
3.ª Secção:		
Depósito de Cacequí	27	
Depósito de Alegrete	8	
Depósito de Uruguaiana	7	
Depósito de Santana	4	46
4.ª Secção:		
Depósito de Bagé	24	
Depósito de Ivo Ribeiro	17	
Depósito de Rio Grande	11	
Depósito de Pelotas	4	56
5.ª Secção:		
Depósito de Passo Fundo	23	
Depósito de Cruz Alta	16	
Depósito de Marcelino Ramos	1	40
		269

O número de locomotivas em serviço, em comparação com os anos anteriores, era o seguinte:

1920	150
1921	171
1922	197
1923	199
1924	193
1925	231
1926	230
1927	238
1928	236
1929	241
1930	236
1931	219
1932	221
1933	240
1934	258
1935	260
1936	252
1937	253
1938	269

Em 31 de dezembro de 1938, 1937 e 1936, não existiam locomotivas imobilizadas.

Demonstra-se, a seguir, a situação geral das locomotivas em 31 de dezembro dos anos de 1934 a 1938:

D E S-I	1937		1938	
	ero de otivas	Percentagem	Número de locomotivas	Percentagem
Em bom estado	137	46,59	139	45,57
Em regular estado ..	84	28,57	95	31,15
Em mau estado	32	10,88	35	11,48
Total em tr	253	86,04	269	88,20
Em reparação nos de	36	12,25	30	9,83
Aguardando reparaçã	2	0,68	2	0,66
Total retir	38	12,93	32	10,49
Total em s	291	98,97	301	98,69
Montadas e deposita	—	—	—	—
Em montagem e expe	—	—	—	—
Imprestaveis	3	1,03	4	1,31
Total de im	3	1,03	4	1,31
TOTAL GE	294	100,00	305	100,00

159 a 162

Situação geral das locomotivas em 31 de dezembro de 1934 a 1938

DESIGNAÇÃO	1934		1935		1936		1937		1938	
	Número de locomotivas	Percentagem	Número de locomotivas	Percentagem	Número de locomotivas	Percentagem	Número de locomotivas	Percentagem	Número de locomotivas	Percentagem
Em bom estado	116	39,06	124	42,03	150	51,02	137	46,59	139	45,57
Em regular estado	105	35,35	105	35,60	77	26,19	84	28,57	95	31,15
Em mau estado	37	12,46	31	10,51	26	8,84	32	10,88	35	11,48
Total em tráfego	258	86,87	260	88,14	253	86,05	253	86,01	269	88,20
Em reparação nos depósitos e oficinas	29	9,76	28	9,49	31	10,55	36	12,25	30	9,83
Aguardando reparação nos depósitos e oficinas	2	0,67	4	1,37	8	2,72	2	0,68	2	0,66
Total retiradas do tráfego	31	10,43	32	10,86	39	13,27	38	12,93	32	10,49
Total em serviço da Viação Férrea	289	97,30	292	99,00	292	99,32	291	98,97	301	98,69
Montadas e depositadas	4	1,35	—	—	—	—	—	—	—	—
Em montagem e experiência	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Imprestaveis	4	1,35	3	1,00	2	0,68	3	1,03	4	1,31
Total de imobilizadas	8	2,70	3	1,00	2	0,68	3	1,03	4	1,31
TOTAL GERAL	297	100,00	295	100,00	294	100,00	294	100,00	305	100,00

Melhoramentos introduzidos nas locomotivas

Dentre os melhoramentos introduzidos nas locomotivas, destacam-se os seguintes:

Locomotivas "Mogul", série 231 a 253:

Na locomotiva 249, pelas oficinas do Rio Grande, foi feita a substituição dos canos de cobre, inutilizados, por outros de ferro fundido.

Locomotivas "Consolidation", série 381 a 388 e 301 a 334:

Na locomotiva 385, a fornalha foi substituída por outra confeccionada pelas oficinas de Santa Maria, de aço especial e com as juntas feitas a solda elétrica.

Nas locomotivas 309 e 311, os canos condutores de cobre foram substituídos por outros de ferro fundido.

Locomotivas "Mikado", série 501 a 520:

Na locomotiva 505 foram instaladas, na caldeira, duas torneiras de descarga.

Locomotivas "Mallet", série 601 a 617:

Na locomotiva 616, os dois cilindros de vapor de alta pressão, gastos, foram substituídos por outros novos.

Locomotivas "Mallet", série 621 a 630:

Pelas oficinas de Rio Grande foram executadas as modificações seguintes:

Nas locomotivas 623 e 628, foi feita instalação completa de um aparelho para acionar a vapor o arieiro situado na frente da locomotiva, sendo que na caldeira da locomotiva 628 foram instaladas duas torneiras de descarga.

Nas locomotivas 626 e 629, a atracação das longarinas foi reforçada com solda elétrica, e na locomotiva 629 no apoio da caldeira sobre as longarinas, na parte de traz, foi feita a instalação de dois esquadros, com corrediça.

Locomotivas "Pacific", série 701 a 704:

Na locomotiva 704 foi feita a instalação dum cilindro a vapor para movimentar as grelhas, confeccionado pelas oficinas de Santa Maria.

Locomotivas "Mountain", série 801 a 825:

Pelas oficinas de Rio Grande foram feitas as modificações seguintes:

Nas locomotivas 802, 805, 813, 815 e 825 foi feita modificação nos garfos da braceria, entre as rodas traseira e motora, e alterada a pressão de regime da caldeira de 180 para 200 libras por polegada quadrada, sendo que nas locomotivas 805 e 823 foram instaladas torneiras de descarga na caldeira; o tender da locomotiva 813 foi modificado, tendo sido aumentada a sua capacidade de agua de 10 para 17,780 metros cúbicos e a capacidade de carvão de 8 para 10 toneladas, para o que se tornou necessário confeccionar novos truques com eixos cujas mangas são de 5 por 9 polegadas. Esta modificação foi feita nas oficinas de Rio Grande, que, nos anos anteriores, já modificaram os tênderes das locomotivas 802, 803, 804, 814, 816, 817 e 824. Existem, assim, 8 locomotivsa Mountain, série 801 a 825, com tender de maior capacidade.

Locomotivas "Garratt", série 901 a 910:

Pelas oficinas do Rio Grande, foram executados melhoramentos nas locomotivas 904, 905 e 910, sendo que os principais vão abaixo relacionados:

Modificação dos truques de 2 eixos, dos truques de um eixo, dos canos condutores de vapor, do domo, da válvula do regulador, da alavanca do regulador, dos condutores de agua de alimentação, do cinzeiro, da caixa de fumaça, dos apoios laterais, dos bujões de lavagem e reforço da parte inferior do tender.

Em anos anteriores foram feitos os mesmos melhoramentos na locomotiva 901 e parcialmente na locomotiva 907.

Engates Alliance n.° 2 e caixas "Simplex":

No decurso do ano de 1938, foram colocados pelas oficinas de Santa Maria 4 engates Alliance n.° 2 e respectivas caixas "Simplex" em locomotivas e tenderes, em substituição de engates comuns e automáticos em mau estado, e cuja substituição continuará ainda no decorrer do ano de 1939.

Percurso de locomotivas:

Durante o ano de 1939 o percurso das locomotivas atingiu a 12.580.156,1 quilômetros, tendo, portanto, havido um acréscimo de 730.142,9 quilômetros sobre o percurso do ano anterior, que foi de 11.850.013,2 quilômetros.

Percurso das locomotivas por espécie de trens, nos últimos 18 anos

TRENS	ANOS 1921	1922	1923	1924	1925	1926
	Km.	Km.	Km	Km.	Km	Km.
Passageiros	1.598.862,8	1.434.006,0	1.636.990,7	1.632.929,2	1.708.009,2	2.003.723,4
Especiais de passageiros	2.476,0	61.377,4	282.213,1	198.561,1	172.718,1	93.557,3
Mixtos	249.496,9	278.693,4	303.054,9	334.875,2	337.019,1	253.155,0
Cargas	2.222.755,0	2.580.877,5	2.711.864,0	2.735.632,2	3.058.919,8	2.876.306,9
Animais	132.746,5	139.103,3	149.933,1	236.049,9	178.326,4	95.293,4
Inspeção	70.425,1	114.227,0	78.276,5	103.904,1	100.360,4	104.455,3
Lastro	293.242,8	440.181,0	424.097,0	392.845,4	336.654,4	331.719,7
Transporte de lenha	219.816,1	228.810,6	300.385,2	301.254,3	296.274,4	238.654,4
Socorro	11.990,6	22.878,0	23.098,4	25.138,7	33.985,9	31.531,2
Dupla tração	17.281,8	29.473,4	40.572,2	65.555,7	103.810,6	73.285,4
Escoteiras	160.884,1	197.836,0	159.913,1	180.224,2	200.597,3	177.178,5
Manobras	1.052.188,5	1.409.019,9	1.702.397,9	1.805.198,6	2.067.494,9	2.230.020,4
Sob pressão	266.365,0	419.027,7	437.469,6	474.104,3	502.728,4	470.624,1
TOTAIS	6.298.561,2	7.555.510,2	8.250.265,7	8.486.273,3	9.096.898,9	8.982.535,0

TRENS	1927	1928	1929	1930	1931	1932
	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.
Passageiros	1.787.897,8	1.821.973,7	1.825.132,9	1.807.051,2	1.827.941,3	1.874.698,0
Especiais de passageiros	43.777,8	45.349,9	23.736,1	180.460,4	19.187,7	218.134,4
Mixtos	326.724,0	283.022,6	312.991,4	320.910,4	320.894,8	355.728,6
Cargas	2.839.340,2	3.052.262,6	3.601.716,4	2.948.007,2	2.843.474,0	2.502.604,1
Animais	72.165,1	160.972,8	116.962,7	168.536,4	132.866,2	83.672,6
Inspeção	66.251,7	78.388,6	84.910,5	88.014,0	75.715,7	73.336,8
Lastro	390.565,7	461.072,0	418.621,7	379.262,6	423.227,3	486.871,8
Transporte de lenha	317.923,5	268.051,6	275.187,5	293.224,6	275.356,8	213.811,5
Socorro	21.405,2	31.002,8	9.981,0	18.720,9	9.981,0	20.602,7
Dupla tração	168.000,2	137.991,7	126.967,4	175.344,6	173.873,5	141.458,6
Escoteiras	201.118,0	235.677,8	227.151,7	225.079,2	180.720,1	186.227,3
Manobras	2.406.957,0	2.625.893,7	2.976.865,9	3.184.060,3	3.174.781,4	3.072.281,6
Sob pressão	481.091,5	529.319,5	550.800,5	481.278,1	432.905,4	463.980,9
TOTAIS	9.113.219,7	9.736.979,3	10.562.275,4	10.269.949,9	9.890.925,2	9.683.408,9

TRENS	1933	1934	1935	1936	1937	1938
	Km	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.
Passageiros	1.941.710,5	1.964.117,1	2.059.159,8	2.059.238,2	2.075.967,6	2.267.338,3
Especiais de passageiros	43.162,1	75.782,3	49.578,3	21.640,1	69.359,1	25.644,3
Mixtos	388.581,2	443.033,4	372.297,4	358.884,7	337.271,3	366.050,0
Cargas	3.020.020,8	3.466.567,5	3.512.252,5	3.555.401,8	4.041.159,9	4.157.244,9
Animais	110.381,0	112.050,8	184.225,5	194.243,8	284.217,5	291.522,5
Inspeção	63.732,9	77.299,3	80.469,4	73.390,5	72.626,3	78.290,5
Lastro	313.689,6	343.404,2	356.276,2	345.958,1	306.631,0	359.210,0
Transporte de lenha	188.902,5	203.377,4	252.016,8	280.865,6	318.181,7	320.196,9
Socorro	14.622,7	14.092,9	13.211,0	10.633,3	18.606,7	25.614,6
Dupla tração	176.974,6	232.891,5	232.735,2	205.872,2	211.830,1	171.311,3
Escoteiras	169.421,6	194.200,5	225.535,6	218.113,7	231.736,0	225.289,3
Manobras	3.281.146,5	3.311.834,1	3.419.779,0	3.280.737,9	3.368.264,6	3.736.562,8
Sob pressão	451.362,4	448.288,7	499.937,1	504.355,9	518.858,4	555.880,7
TOTAIS	10.159.911,4	10.876.929,7	11.287.477,9	11.109.356,6	11.850.013,2	12.580.156,1

165 a 170

Percurso médio das locomotivas

O percurso médio das locomotivas, em comparação com o ano anterior, foi o seguinte:

DESIGNAÇÃO	1937	1938
Número médio mensal de locomotivas em serviço, exceptuando-se as locomotivas imobilizadas............	259	271
Percurso que efetuaram............	11.850.013,2	12.580.156,1
Percurso médio mensal............	987.501,1	1.048.346,3
Percurso médio anual de uma locomotiva	45.752,9	46.421,2
Percurso médio mensal de uma locomotiva	3.812,7	3.868,4
Percurso médio diário de uma locomotiva	127,1	128,9

Enumeram-se no quadro a seguir as locomotivas que, no ano de 1938, completaram mais de 50.000 quilômetros de percurso, a contar da última reparação:

Reparação de locomotivas

Durante o ano de 1938, foram reparadas 131 locomotivas, sendo:

OFICINAS	Quantidade	Despesas	Custo médio
Santa Maria	71	2.729:179$500	36:439$148
Rio Grande	60	2.743:646$600	45:727$443
Total................	131	5.472:826$100	41:777$298

O comparativo das despesas de reparação de locomotivas, nos últimos cinco anos, é o seguinte:

ANO	Importância	Custo unitário	NÚMERO DE LOCOMOTIVAS	
			Total	Média mensal
1934	3.683:487$900	32:030$329	115	9,58
1935	3.769:417$300	31:152$209	121	10,08
1936	4.183:776$720	30:990$938	135	11,25
1937	5.047:992$100	36:579$652	138	11,50
1938	5.472:826$100	41:777$298	131	10,91
Total	22.157:500$120	172:530$426	640	53,32
Média mensal..	4.431:500$000	34:506$085	128	10,66

A percentagem de locomotivas reparadas pelas oficinas sôbre o número de unidades existentes nos últimos 7 anos, é a seguinte:

ANOS	Existência aproveitável	Locomotivas reparadas durante o ano	% das locomotivas reparadas sôbre o total	Média mensal das locomotivas reparadas	EM SERVIÇO	
					Em mau estado	Percentagem em mau estado
1932	283	128	45,22	10,66	9	3,18
1933	297	123	41,41	10,25	21	7,07
1934	297	115	38,68	9,58	37	12,45
1935	295	121	41,02	10,08	31	10,51
1936	294	135	45,91	11,25	26	8,84
1937	294	138	46,94	11,50	32	10,88
1938	305	131	42,95	10,92	35	11,48

Conservação de locomotivas

A despesa com a conservação de locomotivas no ano de 1938, foi de 3.433:226$000, contra 2.995:720$100 no ano de 1937, ou sejam mais 437:505$900.

Aquisição e incorporação de locomotivas

No ano de 1938 a Viação Férrea recebeu e incorporou ao seu material de tração 11 locomotivas Mountain construídas pela Berliner Maschinenbau Actien Gesellschaft v. L. Schwartzkopff, de Berlim, Alemanha, cujas principais características são as seguintes:

Número de serviço............ 831 a 841
Número de fabricação........ 10784 a 10794
Classificação White .... 4—8—2
Serviço .... Trens de carga e passageiros
Bitola da linha.............. 1 metro

Cilindros .... { número 2; diâmetro 500 mm.; curso 600 mm. }
Pressão de regime................. 16,5 Kg/cm²
Rodas conjugadas .... diâmetro: 1.500 mm.
Rodas do truque dianteiro.......... diâmetro: 735 mm.
Rodas do truque traseiro........... diâmetro: 914 mm.

Superfície de aquecimento..........	direta:	26^{m2}
	indireta em contacto com a água	141^{m2}
	Total	167^{m2}

Superfície de superaquecimento.... 73^{m2}
Área de grelhas .... $4{,}5^{m2}$
Pêso máximo por eixo conjugado.. 13 toneladas
Pêso aderente .... 52 toneladas
Pêso em ordem de marcha......... 81 toneladas
Esforço de tração máximo prático com coeficiente de aderência de 3,7 .... 14000 Kg.
Esforço de tração máximo a 0,85 da pressão da caldeira.......... 15400 Kg.
Velocidade máxima .... 80 Kg. por hora
Base rígida .... 3200 mm.
Raio mínimo das curvas .... 70 m.

Tender

4 eixos — diâmetro dos rodados.... 735 mm.

Capacidade....................... água: 18^{m3} / carvão: 10 toneladas

Essas locomotivas derivam de estudos da 3.ª Divisão (Locomoção) da Viação Férrea, completados depois com a colaboração da própria fábrica Schwartzkopff, por intermédio do eng.º Herbert Schmitt.

Em serviço corrente, assim como em experiência, tem dado os melhores resultados, demonstrando serem as locomotivas mais eficientes da Viação Férrea.

Particularmente quanto ao uso do carvão nacional, distanciam-se consideravelmente de tôdas as demais locomotivas anteriormente adquiridas, tanto técnica como economicamente falando.

Em confronto com a média das locomotivas modernas incorporadas desde 1924, o consumo daquele carvão por tonelada-quilômetro virtual é 44% mais baixo.

A locomotiva 831 é dotada de um "stoker" (alimentador mecânico da fornalha), que tem funcionado a contento.

As demais locomotivas da série são construídas de modo a poderem receber, sem alterações consideráveis, êsse aparelho.

No quadro seguinte estão relacionadas as novas locomotivas Mountain, com as datas de chegada em Rio Grande, montagem pelas oficinas da mesma localidade, experiência e entrega ao tráfego:

Montagem das locomotivas 831 a 841 adquiridas à fábrica Berliner Maschinenbau Actien Gesellschaft vormals L. Schwartzkopff, Berlim, Alemanha

Número da locomotiva	Data da chegada a Rio Grande	Nome do vapor	Data da descarga	Data da entrega para montagem	Data da saída da montagem	Data da 1.ª experiência	Data da entrega ao tráfego
831	26—4—38	Rosário	26—4—38	27—4—38	30—4—38	29—4—38	14—5—38
832	17—3—38	Montevidéu	19—3—38	22—3—38	24—3—38	23—3—38	1—4—38
833	17—3—38	Montevidéu	19—3—38	22—3—38	25—3—38	24—3—38	1—4—38
834	17—3—38	Paraná	17—3—38	18—3—38	22—3—38	21—3—38	1—4—38
835	17—3—38	Paraná	17—3—38	18—3—38	23—3—38	22—3—38	1—4—38
836	11—4—38	Baía	19—4—38	12—4—38	18—4—38	18—4—38	26—4—38
837	11—4—38	Baía	11—4—38	12—4—38	16—4—38	14—4—38	26—4—38
838	14—4—38	Buenos Aires	15—4—38	16—4—38	19—4—38	19—4—38	30—4—38
839	14—4—38	Buenos Aires	15—4—38	16—4—38	20—4—38	20—4—38	30—4—38
840	30—4—38	Pernambuco	1—5—38	2—5—38	6—5—38	6—5—38	16—5—38
841	30—4—38	Pernambuco	1—5—38	2—5—38	7—5—38	5—5—38	16—5—38

Baixa do inventário

Durante o ano de 1938 não foi dada baixa em locomotiva. Aguardavam, porém, baixa, por se acharem imprestáveis, as 4 locomotivas de ns. 2, 7, 101 e 105.

Avarias de locomotivas

Foram as seguintes avarias em locomotivas, ocorridas nos últimos 5 anos:

348 em 1934, equivalente a uma média mensal de 29,00 avarias
535 em 1935, equivalente a uma média mensal de 44,58 avarias
637 em 1936, equivalente a uma média mensal de 53,08 avarias
472 em 1937, equivalente a uma média mensal de 39,33 avarias
535 em 1938, equivalente a uma média mensal de 44,58 avarias

Verifica-se que o número de avarias em 1938 foi superior ao de 1937 em 63 avarias.

Percurso das locomotivas e veículos

O quadro seguinte é um comparativo do percurso de locomotivas e veículos, mês por mês e os totais dos seis últimos anos:

Percurso das locomotivas e veículos

MÊSES	Locomotivas	Veículos	R = Percurso veículos / Percurso locomotivas
Janeiro	1.004.049,5	5.411.965	5,390
Fevereiro	967.932,5	5.692.443	5,881
Março	1.102.249,0	6.293.847	5,710
Abril	1.056.409,4	6.314.269	5,977
Maio	1.106.836,0	6.817.321	6,159
Junho	1.114.142,3	6.809.367	6,111
Julho	1.089.213,8	6.469.550	5,939
Agôsto	1.092.816,9	6.524.890	5,970
Setembro	972.978,0	5.376.453	5,525
Outubro	1.000.380,8	5.723.870	5,721
Novembro	992.588,1	5.796.034	5,839
Dezembro	1.080.559,8	6.400.330	5,923
Totais em 1938..	12.580.156,1	73.630.339	5,852
Totais em 1937..	11.850.013,2	69.180.196	5,837
Totais em 1936..	11.109.355,6	62.562.191	5,631
Totais em 1935..	11.287.477,9	64.111.863	5,679
Totais em 1934..	10.876.929,7	60.479.662	5,560
Totais em 1933..	10.159,911,4	56.114.320	5,523

CARROS

Existência

Em 31 de dezembro de 1938, existiam 306 carros, assim discriminados:

Carros para o serviço do público:

1.ª classe	85		
1.ª classe com buffet	19	104	
2.ª classe		69	
Mixto (1.ª e 2.ª classe)	1		
Mixto (2.ª classe e bagagem)	1	2	
Correios	4		
Correios-bagagem	54	58	
Auxiliar de correio		2	
Dormitórios		16	
Restaurantes		12	
Reservados		2	
Transporte de doentes e cadáveres		1	
Transporte de presos e alienados		1	267

Carros para o serviço interno da Viação Férrea:

Reservados	2	
Administração	8	
Inspeção	22	
Auxiliar de inspeção da Diretoria	2	
Pagadores	5	39
Total geral		306

No ano de 1938 foi construído pelas oficinas do Quilômetro Três, um carro destinado ao transporte de presos e alienados, que tomou o número 454, motivo pelo qual o número total de carros da Viação Férrea que, em 1937 era de 305, passou a ser de 306.

Situação

Dos 306 carros constantes em 31 de dezembro de 1938, estavam à disposição do Tráfego 291, e achavam-se imobilizados 16 carros, assim discriminados:

No serviço de passageiros:

Em bom estado	246	
Em regular estado	5	
Em mau estado	2	253

No serviço da Viação Férrea:

Em bom estado	34	
Em regular estado	3	
Em mau estado	1	38

Resumo geral em tráfego:

Em bom estado	280	
Em regular estado	8	
Em mau estado	3	291

Imobilizados:

Em reparação	12	
Aguardando reparação	2	
Retirado do serviço	—	
Aguardando baixa solicitada	1	15
Total geral		306

No quadro a seguir, aprecia-se a situação geral dos carros em 31 de dezembro, nos últimos cinco anos:

Resumo da situação de carros em 31 de dezembro de 1934 a 1938

DESIGNAÇÃO	1934		1935		1936		1937		1938	
	N.º de carros	Percentagem	N.º de carros	Percentagem	N.º de carros	Percentagem	N.º de carros	Percentagem	N.º de carros	Percentagem
a) Em bom estado.............	238	78,29	226	73,14	271	88,85	285	93,45	280	91,50
b) Em regular estado..........	33	10,85	46	14,89	8	2,62	3	0,98	8	2,62
c) Em mau estado.............	10	3,29	16	5,18	9	2,95	3	0,98	3	0,98
1) Total em tráfego(a+b+c)	281	92,43	288	93,21	288	94,42	291	95,41	291	95,10
d) Em reparação	21	6,91	14	4,53	16	5,25	13	4,26	12	3,92
e) Em montagem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
f) Aguardando reparação........	1	0,33	5	1,62	—	—	—	—	2	0,65
g) Aguardando montagem.......	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2) Total retirados (d+e+f+g)	22	7,24	19	6,15	16	5,25	13	4,26	14	4,57
Total em serviço da Viação Férrea (1+2).......	303	99,67	307	99,36	304	99,67	304	99,67	305	99,67
h) Aguardando reconstrução.....	—	—	1	0,32	—	—	—	—	—	—
i) Aguardando baixa já solicitada	1	0,33	1	0,32	1	0,33	1	0,33	1	0,33
j) Aguardando baixa a solicitar.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
k) Imprestáveis................	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3) Total imobilizados (h+i+j+k)	1	0,33	2	0,64	1	0,33	1	0,33	1	0,33
Total geral (1+2+3)......	304	100,00	309	100,00	305	100,00	305	100,00	306	100,00

Aquisição e incorporação de carros

No decorrer do ano de 1938, não houve aquisição de carros.

Foi incorporado um carro construído nas oficinas do Quilômetro Três, destinado ao transporte de presos e alienados.

Reparação de carros

Durante o ano de 1938, deram saída das oficinas 159 carros, sendo 90 de pequenas e médias reparações, 52 de grandes reparações e 17 reconstruídos.

A despesa com êsse serviço importou em:

DESIGNAÇÃO	Oficinas	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo unitário
Pequenas e médias reparações	Quilôm. Três	551:006$300	56	4,67	9:839$396
	Rio Grande.	362:490$800	34	2,83	10:661$494
Total	—	913:497$100	90	7,50	10:149$967
Grandes reparações..	Quilôm. Três	579:266$400	31	2,58	18:686$012
	Rio Grande.	399:718$700	21	1,75	19:034$223
Total	—	978:985$100	52	4,33	18:826$636
Reconstruções	Quilôm. Três	536:186$600	13	1,08	41:245$123
	Rio Grande.	125:866$800	4	0,34	31:466$700
Total	—	662:053$400	17	1,42	38:944$317
Total por oficina	Quilôm. Três	1.666:459$300	100	8,33	16:664$593
	Rio Grande.	888:076$300	59	4,92	15:052$140
Total geral......	....	2.554:535$600	159	13,25	16:066$261

O comparativo dessa despesa, nos últimos cinco anos, consta do quadro seguinte:

ANO	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo médio
1934	1.778:131$500	105	8,75	16:934$585
1935	1.961:252$840	156	13,00	12:572$133
1936	1.845:312$600	166	13,83	11:116$340
1937	2.078:457$500	162	13,50	12:829$984
1938	2.554:535$600	159	13,25	16:066$261
Total	10.217:690$040	748	—	—
Média anual..	2.043:538$000	149,6	12,46	13:660$000

Conservação de carros

A despesa com a conservação de carros, no ano de 1938, atingiu à soma de 823:076$300, contra 693:636$500 em 1937, ou sejam mais 129:439$800.

Transformações

Durante o ano de 1938, não se verificou nenhuma transformação nos carros de passageiros.

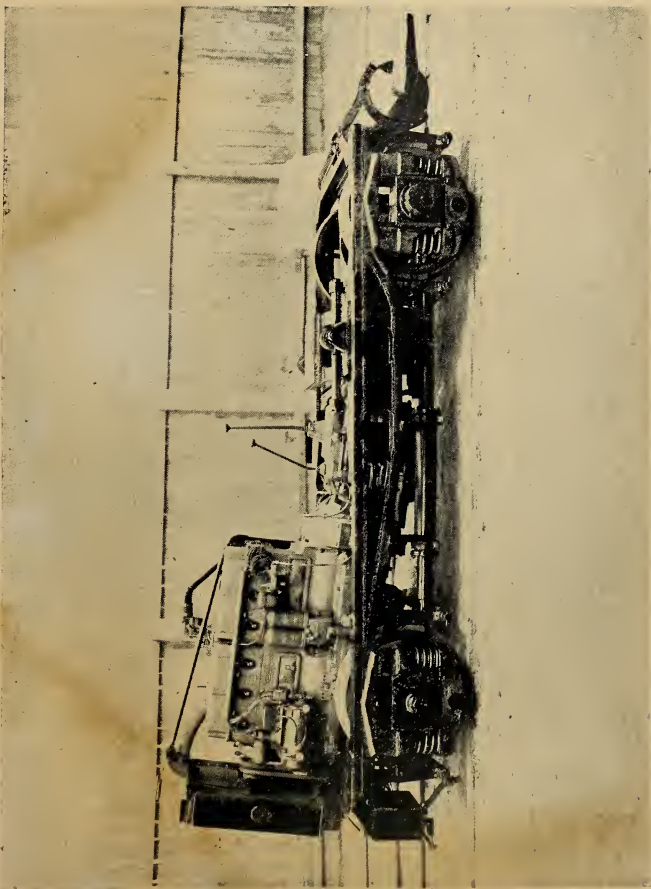
Construção

Durante o ano de 1938 verificou-se a construção de um carro para transporte de presos e alienados, que tomou o número 454.

Baixa do inventário

Durante o ano de 1938 não se registou baixa de carros de passageiros; continua aguardando baixa o carro de 1.ª classe n.º 471.

Vestíbulos e foles de intercomunicação

Levaram foles, no decorrer do ano de 1938, os seguintes carros de 1.ª classe: 553, 558, 566 e 568 — Total: 4 carros.

Truque motor dos carros motores da serie 100 — vista lateral

A situação de carros dotados de vestíbulos e foles de intercomunicação é a seguinte:

ESPÉCIE DE CARROS	Dotados pela Viação Férrea	Adquiridos com vestíbulos e foles	Total
1.ª classe	16	24	40
1.ª classe com bufete	3	15	18
2.ª classe	26	3	29
Dormitórios	11	5	16
Restaurantes	8	4	12
Correio-bagagem	23	6	29
Total	87	57	144

CARROS MOTORES

A Viação Férrea, em 1938, continuou a intensificar o tráfego de carros-motores para os trechos de Pelotas a Rio Grande, Pôrto Alegre a Canela e Pôrto Alegre a Caxias.

No trecho de Cruz Alta a Santo Ângelo foi inaugurado o tráfego de carros-motores no dia 4 de julho de 1938, tendo assim, havido necessidade de serem destacados dois carros-motores no Depósito de Cruz Alta.

Em janeiro de 1939 será destacado um carro-motor para atender o tráfego de passageiros no trecho de Pôrto Alegre a Santa Cruz conforme ficou resolvido.

Pelas oficinas de Santa Maria, durante o áno de 1938, foram construídos quatro carros-motores, entregues ao serviço do tráfego, que tomaram os números 86, 87, 88 e 101, os três primeiros com lotação para 32 passageiros. Nas oficinas continuam em construção mais quatro carros-motores, sendo três da série 100, que tomarão os números 102, 103 e 104 e um da série 80, que tomará o número 89.

O carro-motor 101, da nova série, tem a estrutura de aço perfilado com ligação soldada, capacidade para 36 passageiros, com compartimento para bagagem e motor "internacional".

Situação

Em 31 de dezembro de 1938, existiam 24 carros-motores, assim discriminados:

N.º do carro motor	Marca do motor	Localização	Estado de conservação	Observações
61	Chevrolet ...	Depósito de P. Alegre..	Regular	
62	Ford	Depósito de R. Grande..	Bom	
63	Chevrolet ...	Oficinas de Santa Maria	—	Aguarda baixa
64	Chevrolet ...	Depósito de R. Grande..	Bom	
65	Ford	Oficinas de Santa Maria	—	Aguarda baixa
66	Chevrolet ...	Depósito de R. Grande..	Bom	
71	Internacional	Depósito de P. Alegre..	Bom	
72	Internacional	Depósito de P. Alegre..	Bom	
73	Internacional	Depósito de Cruz Alta..	Regular	
74	Internacional	Depósito de R. Grande..	Mau	
75	Internacional	Depósito de R. Grande..	Bom	
76	Internacional	Depósito de P. Alegre..	Bom	
77	Internacional	Depósito de P. Alegre..	Bom	
78	Internacional	Oficinas de Santa Maria	—	Em reparação
79	Internacional	Depósito de P. Alegre..	Bom	
81	Internacional	Depósito de P. Alegre..	Bom	
82	Internacional	Depósito de P. Alegre..	Bom	
83	Internacional	Depósito de P. Alegre..	Bom	
84	Internacional	Depósito de R. Grande..	Bom	
85	Internacional	Depósito de R. Grande...	Bom	
86	Internacional	Depósito de P. Alegre..	Bom	
87	Internacional	Depósito de P. Alegre..	Bom	
88	Internacional	Depósito de P. Alegre..	Bom	
101	Internacional	Depósito de P. Alegre..	Bom	

RESUMO:

Em serviço:

Em bom estado	18	
Em regular estado	2	
Em mau estado	1	21

Nas oficinas:

Em reparação	1	
Aguardando reparação	—	
Aguardando baixa	2	3
		24

Percurso e consumo de gasolina e óleo

O percurso efetuado pelos carros-motores em 1938 foi de 765.557,600 quilômetros, o consumo de gasolina de 240.247.250 litros, na importância de 321:824$967 e o consumo de lubrificantes de 3.692,350 litros, na importância de 11:880$136.

O comparativo dêsses dados, com os do ano anterior, é o seguinte:

Percurso, consumo de gasolina e lubrificantes e respectivas importâncias, nos anos de 1938 e 1937

DESIGNAÇÃO	Percurso Km.	GASOLINA Quantidade L	GASOLINA Importância	LUBRIFICANTES Quantidade L	LUBRIFICANTES Importância
Total de 1938	765.557,6	240.347,25	321:824$967	3.692,35	11:880$136
Total de 1937	575.672,5	164.777,80	146:866$400	2.344,30	6:963$900
Diferença	+ 189.885,1	+ 75.569,45	+ 174:958$567	+ 1.348,05	+ 4:896$236
Média mensal em 1938	63.796,4	20.028,93	26.818$747	307,69	990$011
Média mensal em 1937	47.972,7	13.731,50	12:238$900	195,40	582$000
Diferença	+ 15.823,7	+ 6.297,43	+ 14:579$847	+ 112,29	+ 408$011

Custo de conservação

Em 1938, foi despendida a importância de 129:758$000 na conservação, sendo 60:446$300 com material e 69:311$700 com pessoal.

Em 1937, essa despesa foi de 120:661$000, sendo ...... 51:458$300 com material e 69:222$700 com pessoal.

Custo de reparação

Em 1938, a despesa de reparação montou a 158:051$900, sendo 75:949$500 com material e 82:102$400 com pessoal.

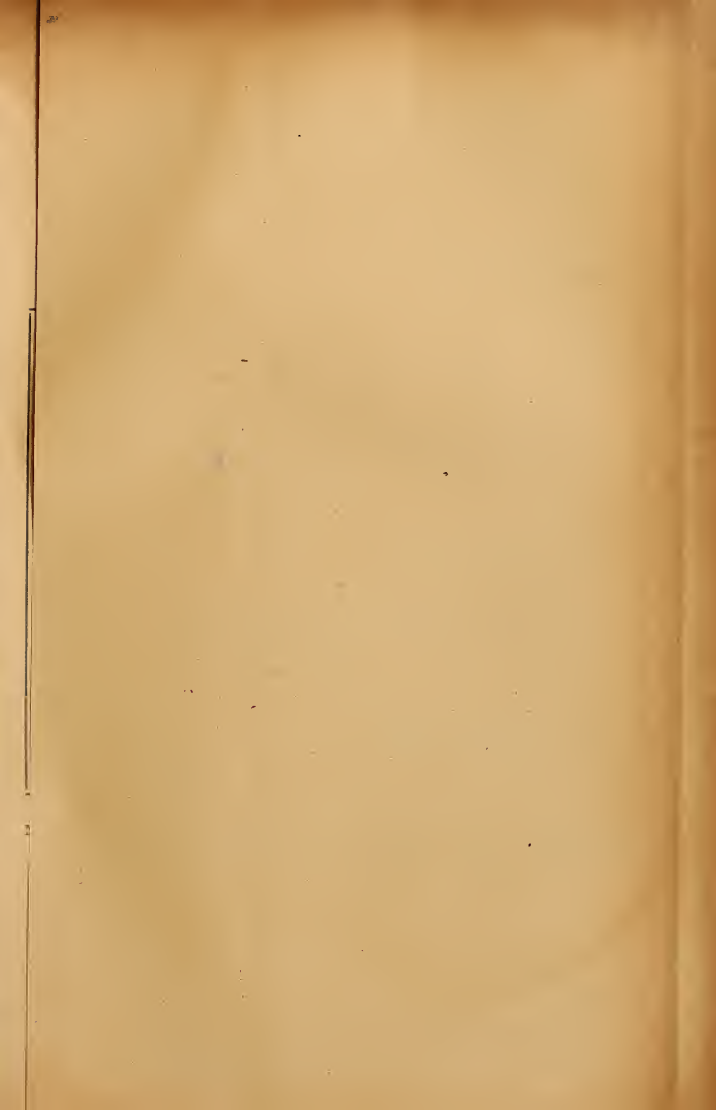
Em 1937, essa despesa foi de 65:975$700, sendo ...... 32:321$800 com o material e 33:653$900 com pessoal.

Demonstrativo das des carros-motores nos anos de 1934 a 1938

ANO	Percurso efetuado	... QUILÔMETRO		DESPESAS TOTAIS	
		...BRIFICANTE	Despesa com a reparação, conservação e condução	Gasolina, óleo, reparação e conservação e condução	p/Km. percorrido
		Custo			
	Km				
1938	765.557,6	$016	$521	732:272$503	$956
1937	575.672,5	$012	$447	410:999$600	$714
1936	394.233,6	$016	$272	223:218$000	$366
1935	313.060,8	$021	—	—	—
1934	251.635,8	$022	—	—	—

193 a 194

Demonstrativo das despesas com gasolina, óleo lubrificante, reparação, conservação e quilometragem dos carros-motores nos anos de 1934 a 1938

ANO	Percurso efetuado	GASOLINA		ÓLEO LUBRIFICANTE		Despesa com a reparação, conservação e condução	CONSUMO E CUSTO POR QUILÔMETRO					DESPESAS TOTAIS	
							GASOLINA		ÓLEO LUBRIFICANTE		Despesa com a reparação, conservação e condução	Gasolina, óleo, reparação e conservação e condução	p/Km. percorrido
		Consumo	Custo	Consumo	Custo		Consumo	Custo	Consumo	Custo			
	Km	L		L			L		L				
1938	765.537,6	240.347,24	321:824$967	3.692,35	11:880$170	398:567$400	0,314	$420	0,005	$016	$521	732:272$503	$956
1937	575.672,5	164.777,80	146:866$400	2.314,30	6:983$900	257:149$300	0,286	$255	0,004	$012	$447	410:999$600	$714
1936	394.233,6	112.718,00	109:680$100	2.251,00	6:270$000	107:267$900	0,285	$278	0,006	$016	$272	223:218$000	$366
1935	313.060,8	116.527,30	113.101$850	2.073,00	6:505$170	—	0,372	$361	0,007	$021	—	—	—
1934	251.636,8	71.219,00	50:798$140	1.763,30	5:515$280	—	0,282	$202	0,007	$022	—	—	—

CARACTERÍSTICAS GERAIS DOS CARROS-MOTORES

Série	Quantidade	Capacidade sentado	Capacidade da Série	Comprimento mm.	Peso Kg.	Gabinete Toilette	Compartimento Bagagem	Propulsão	Sistema	Linhas Aéreas Dinâmicas
71-77	7	25	175	8.290	6 300	não	não	Motor "Internacional" a gasolina 63 HP.	Motor no estrado. Um truque de guia na frente, um eixo de propulsão atrás	não
78-79	2	24	45	9 200	6 900	sim	não	Motor "Internacional" a gasolina 70 HP	Idem	sim
81-89	9	32	288	10.360	9 300	[illegible]	não	Motor "Internacional" a gasolina 90 HP.	Truque motor dianteiro, o motor repousando sobre ele diretamente. Truque traseiro de suporte	sim
101-104	2 em serviço 2 em construção Total 4	36	72	12.820	12 400	[illegible]	sim	Motor "Internacional" a gasolina 108 HP.	Idem	sim

NOTA — Os carros-motores da série 101-104 têm, além do estrado, como os demais, [illegible] construção metálica.
[illegible]ade total dos 20 carros em serviço: 581 sentados. Total, com os 2 em construção: 653.
Existem ainda, 2 carros-motores de pequenas dimensões afetos ao transporte [illegible] entre Rio Grande e Vila Siqueira

VAGÕES

Existência

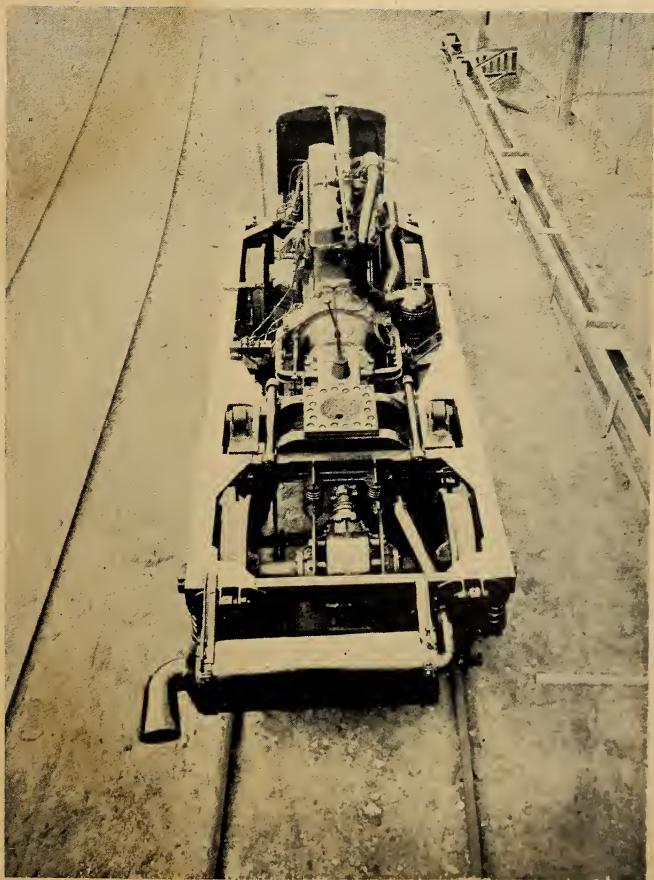
Em 31 de dezembro de 1938, existiam 3480 vagões, cuja discriminação segue abaixo, em comparação com a do ano anterior:

Vagões para o serviço do público e para o serviço interno da Viação Férrea:

	1938		1937	
Plataformas de 5 toneladas e 2 eixos	35		37	
Plataformas de 10 toneladas e 2 eixos	13		13	
Plataformas de 8 toneladas e 4 eixos	12		12	
Plataformas de 10 toneladas e 4 eixos	101		101	
Plataformas de 13 toneladas e 4 eixos	198		200	
Plataformas de 14 toneladas e 4 eixos	6		6	
Plataformas de 16 toneladas e 4 eixos	172		172	
Plataformas de 20 toneladas e 4 eixos	21		21	
Plataformas de 24 toneladas e 4 eixos	164		164	
Plataformas de 25 toneladas e 4 eixos	38		38	
Plataformas de 28 toneladas e 4 eixos	423	1183	418	1182
Fechados de 10 toneladas e 4 eixos..	55		55	
Fechados de 12 toneladas e 4 eixos..	57		57	
Fechados de 13 toneladas e 4 eixos..	48		49	
Fechados de 16 toneladas e 4 eixos..	116		122	
Fechados de 20 toneladas e 4 eixos..	51		51	
Fechados de 24 toneladas e 4 eixos..	542		539	
Fechados de 28 toneladas e 4 eixos..	784	1653	484	1357
Frigoríficos de 13 toneladas e 4 eixos	10	10	10	10
Tanques de 25.000 litros e 4 eixos...	15	15	—	—
Gradeados de 10 toneladas e 4 eixos	1		1	
Gradeados de 13 toneladas e 4 eixos	12		12	
Gradeados de 16 toneladas e 4 eixos	11		13	
Gradeados de 20 toneladas e 4 eixos	8		8	
Gradeados de 24 toneladas e 4 eixos	60		60	
Gradeados de 28 toneladas e 4 eixos	302	394	202	296
		3255		2845

Vagões especiais para o serviço interno da Viação Férrea:

	1938		1937	
Gôndolas de aço com descarga automática:				
Gôndolas de 24 toneladas para o transporte de pedra britada..........	50		50	
Gôndolas de 30 toneladas para o transporte de carvão...............	44	94	44	94
Vagões oficinas:				
Oficinas telegráficas	1		1	
Oficinas de eletricidade.............	1		1	
Oficinas de reparação de bombas....	14		13	
Oficinas de reparação de pontes....	6		6	
Desinfeção de prédios..............	10	32	7	28
Vagões de socorro:				
Socorro	22		21	
Vagão-usina elétrica...............	1	23	1	22
Transporte de empregados:				
Dormitórios de trens de lenha......	17		17	
Dormitórios de trens de lastro......	28		29	
Dormitórios de turmas telegráficas..	2		2	
Transporte de operários das oficinas do Quilômetro Três............	2		2	
Serviço de variante da 5.ª Divisão..	1		1	
Serviço de operários da Via Permanente	13		14	
Serviço dos engenheiros residentes..	3		—	
Serviço da Caixa de A. e Pensões....	1		1	
Serviço do Almoxarifado............	1		1	
Serviço de aferição de balanças......	1	69	—	67
Vagões guindastes para trens de socorro:				
Guindaste de 4 eixos................	2		2	
Guindaste de 3 eixos................	1		1	
Guindaste de 2 eixos................	4	7	4	7
		225		218

NOTA: — Os veículos, cujas classes não têm indicação especial são de 4 eixos.

Truque motor dos carros motores da série 100 — Vista de cima

Resumo dos vagões

	1938	1937
Para o serviço do público e interno da Viação Férrea..............	3255	2845
Para o serviço interno da Viação Férrea (vagões especiais).......	225	218
Existência em 31 de dezembro......	3480	3063

Em resumo, a existência, por tipo, é a seguinte:

	1938		1937	
Vagões para o serviço do público e da Viação Férrea:				
Plataformas	1183		1182	
Fechados	1653		1357	
Frigoríficos	10		10	
Tanques	15		—	
Gradeados	394	3255	296	2845
Vagões especiais para o serviço interno da Viação Férrea:				
Gôndolas de aço com descarga automática	94		94	
Fechados	124		117	
Guindastes	7	225	7	218
Total geral..............		3480		3063

A diferença entre os anos de 1938 e 1937 provêm do seguinte:

Existência em 1937................................	3063
Vagão fechado n.º 1775 — ex-B. G. S., fora de uso, construído novo	1
Vagão plataforma n.º 4480, construído novo.........	1
Vagões tanques adquiridos novos....................	15
Vagões fechados adquiridos novos...................	300
Vagões gradeados adquiridos novos..................	100
Existência total dos vagões........................	3480

Na existência acima demonstrada não estão incluídos os oito guindastes movidos a vapor, para o transbordo de carvão, dos quais seis estão nos depósitos de Diretor A. Pestana,

Montenegro, Ramiz Galvão, Santa Maria, Cacequí, Cerro Chato e dois recolhidos às oficinas de Santa Maria para reparação geral.

Situação

Do total de 3480 vagões, existiam em tráfego, em 31 de dezembro de 1938, 3290, sendo:

Em bom estado....................	2675
Em regular estado.................	410
Em mau estado....................	205
Total..................	3290

A situação em 31 de dezembro dos últimos cinco anos foi a seguinte:

DESIGNAÇÃO	1938	1937	1936	1935	1934
Em bom estado...........	2675	2289	2327	2177	2227
Em regular estado........	410	408	380	386	412
Em mau estado...........	205	204	190	194	206
Total	3290	2901	2897	2757	2845
Em reparação	22	28	53	78	72
Aguardando reparação ...	86	57	41	64	2
Aguardando baixa solicitada	69	69	69	69	54
Para reconstrução	13	8	2	5	4
Total	190	162	165	216	132
Total geral	3480	3063	3062	2973	2977

Aquisição e incorporação de vagões

Durante o ano relatado se verificou a incorporação de 417 vagões, assim discriminados:

Vagões fechados de 28 toneladas, importados........	300
Vagões gradeados de 28 toneladas, importados.......	100
Vagões tanques para 25.000 litros, importados.......	15
A transportar............................	415

Transporte	415
Vagão fechado de 13 toneladas construído pelas oficinas do Quilômetros Três...........................	1
Vagão plataforma de 28 toneladas construído pelas oficinas do Rio Grande..........................	1
	417

Dos 100 vagões gradeados e 300 fechados foram importados do estrangeiro os truques, estrados, engates e demais partes metálicas.

O madeiramento que, nos fechados compreende tôda a caixa (superestrutura), inclusive armação, foi construído nas oficinas do Quilômetro Três e Rio Grande.

A encomenda às fabricas estrangeiras obedeceu inteiramente às especificações técnicas e projeto da 3.ª Divisão da Viação Férrea.

Os vagões tanques resultaram de estudos da 3.ª Divisão da Viação Férrea e foram importados completos.

Foram as seguintes as fábricas que, por intermédio da "Brasunido S. A.", forneceram o citado material:

"American Steel Foundries", de Chicago, Estados Unidos, os 830 truques integrais de aço fundido;

As "Usines Emile Henricot", de Court Saint'Étiene, Bélgica, os engates automáticos Atlas n.º 2, os espelhos dos engates e tôdas as demais peças de aço fundido, com exeção dos truques;

Os "Ateliers de la Dyle", de Louvain, Bélgica, os vagões fechados e os vagões tanques;

A "Compagnie Centrale de Constrution", de Haine Saint' Pierre, Bélgica, os vagões gradeados;

A "The Vacuum Brake C.º", de Londres, Inglaterra, a instalação de freio á vácuo, com cilindros de 21 polegadas, classe E, ligados a reservatório auxiliar separado;

A "Bockunner Verein", de Bochum, Alemanha, os centros laminados dos rodados.

Recapitulação das aquisições de vagões:

Recapitulando-se os dados de aquisição de vagões pela Viação Férrea e pelas firmas interessadas nos transportes, em 1925 a 1938, temos:

Pela Viação Férrea:

Vagões fechados de 28 toneladas............	340	
Vagões fechados de 24 toneladas............	381	721
A transportar.....................		721

Transporte		721
Vagões gradeados de 28 toneladas...........	200	
Vagões gradeados de 24 toneladas...........	60	260
Vagões tanques para 25.000 litros...........		15
Vagões plataformas de 28 toneladas........		145
Vagões gôndolas de aço de 24 toneladas....	50	
Vagões gôndolas de aço de 30 toneladas....	39	
Vagões gôndolas de aço de 30 toneladas....	5	94
Total adquiridos pela Viação Férrea		1235
Pelas firmas interessadas:		
Vagões fechados de 28 toneladas............	10	
Vagões fechados de 24 toneladas............	13	23
Vagões plataformas de 24 toneladas.........		225
Total adquiridos firmas interessadas		248
Total geral dos vagões adquiridos de 1925 a 1938....................		1483

A discriminação, por tipo, é a seguinte:

Vagões fechados de 24 e 28 toneladas................	744
Vagões gradeados de 24 e 28 toneladas..............	260
Vagões plataformas de 24 e 28 toneladas............	370
Vagões gôndolas de aço de 24 e 30 toneladas........	94
Vagões tanques, com capacidade para 25.000 litros....	15
Total	1483

Os 248 vagões plataformas e fechados, importados pelas firmas interessadas nos transportes, já foram adquiridos todos pela Viação Férrea.

Baixa do inventário

Durante o ano de 1938, não se deu baixa de vagões, do inventário.

Continuam ainda aguardando baixa, solicitada em 1934, 69 vagões imprestáveis para o serviço, quer pelo uso, quer por avarias.

Reparação de vagões

Durante o ano de 1938, saíram das oficinas 1037 vagões, sendo:

OFICINAS	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo unitário
Quilômetro Três	2.649:244$900	941	78,41	2:813$350
Rio Grande....	411:219$400	96	8,00	4:283$535
Total em 1938	3.060:464$300	1.037	86,41	2:951$267
Total em 1937	2.685:118$600	1.059	88,25	2:535$522

O comparativo dos últimos cinco anos é o seguinte:

ANOS	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo médio
1934	1.784:457$550	984	82,00	1:813$473
1935	1.743:238$400	925	77,08	1:884$582
1936	1.843:319$700	980	81,66	1:880$938
1937	2.685:118$600	1.059	88,25	2:535$522
1938	3.060:464$300	1.037	86,41	2:951$267
Total	11.116:598$550	4.985	—	—
Média anual.	2.223:319$700	997	83,08	2:230$000

Conservação de vagões

A conservação de vagões pelos postos de visita, no ano de 1938, importou em 1.309:737$400, contra 1.091:617$800, em 1937, ou sejam mais 218:119$600.

Alteração na lotação de vagões

Com a reconstrução e reforço de truques foram alteradas as lotações de 3 vagões fechados e 6 vagões plataformas, conforme discriminação abaixo:

Vagões fechados de 16 para 24 toneladas......	3
Vagões plataformas de 5 para 16 toneladas....	2
Vagões plataformas de 13 para 28 toneladas...	2
Vagões plataformas de 16 para 28 toneladas...	2
Total :............................	9

Freio a vácuo

No decorrer do ano de 1938 foram adquiridos 300 vagões fechados, 100 vagões gradeados e 15 vagões tanques, com instalação de freio a vácuo, e pelas oficinas foram aparelhados com freio a vácuo os 6 veículos seguintes:

1 vagão plataforma de 28 toneladas de lotação, construído pelas oficinas de Rio Grande;
1 carro construído para transporte de presos e alienados, pelas oficinas do Quilômetro Três;
2 vagões plataformas de 13 toneladas, alterados para 28 toneladas, pelas oficinas do Quilômetro Três;
2 vagões plataformas de 16 toneladas alterados para 28 toneladas, pelas oficinas do Quilômetros Três.

A situação dos veículos, dotados dessa aparelhagem, em relação à existência, excluídos os que aguardavam baixa, era a seguinte:

	1938		1937	
Vagões com instalações completas..	2302		1882	
Vagões com conduta (sem cilindros).	211		213	
Vagões sem instalação............	898	3411	899	2994
Carros com instalações completas...	294		293	
Carros com conduta (sem cilindros).	11		11	
Carros sem instalação............	—	305	—	304
Total....................		3716		3298

No total de veículos existentes, temos 69,96% com instalação completa, 5,97% com conduta sem cilindro e 24,17% sem instalação de freio a vácuo.

Truques dotados de eixos Standard

Foram adquiridos 415 vagões dotados de truques integrais de aço "Dalman".

Continuou a ser feita, pelas oficinas, em 1938, a substituição de truques com eixos de menores dimensões, por truques dotados de eixos "Standard" com mangas de 4¼" × 8", tendo-se verificado que essa substituição foi feita em mais 7 veículos:

1 vagão plataforma de 28 toneladas, construído nas oficinas de Rio Grande;

1 carro para transporte de presos e alienados, construído nas oficinas do Quilômetro Três;

1 vagão fechado de 24 toneladas, reparado nas oficinas do Quilômetro Três;

4 vagões plataformas de 28 toneladas, reparados nas oficinas do Quilômetro Três.

A situação em 31 de dezembro de 1938, comparada com a de 1937, era a seguinte, com as respectivas percentagens sôbre a existência de veículos prestáveis para o serviço:

	1938		1937	
Carros e vagões dotados de truques com eixos Standard (mangas de 4¼" × 8") ..	2592	69,75%	2170	65,80%
Carros e vagões dotados de truques com eixos de menores dimensões	1103	29,69%	1107	33,56%
Carros e vagões dotados de truques com eixos maiores (mangas de 5" × 9")	21	0,56%	21	0,64%
Total	3716	100,00%	3298	100,00%

Os truques, dotados de eixos Standard, nos vagões de carga, são do tipo "Diamond". Continuam também em serviço, com resultados satisfatórios, 100 vagões fechados e 5 vagões gôndolas de aço, dotados de truques integrais de aço "Dalman" e 21 carros de aço com truques de aço de tipo "Pullman".

No ano de 1938 entraram em serviço 415 veículos importados, sendo 300 vagões fechados, 100 vagões gradeados e 15 vagões tanques, todos providos de truques integrais de aço "Dalman".

Acham-se, portanto, providos de truques integrais de aço "Dalman" 420 vagões. O número dêstes truques é de 840 unidades.

Engates

Durante o ano de 1938 foram dotados de engates automáticos 3 vagões fechados, 1 vagão plataforma e 5 carros de classe, e importados 415 vagões com engates automáticos "Atlas".

A situação, em 31 de dezembro de 1938, comparada com a de 1937, era a seguinte:

ANO		S DE PINOS E MANILHAS				Total de veículos em serviço
	GÕES		Total	Percentagem sobre o total		
	To	Percentagem sobre o total				
1938	2	18,12	629	16,93		3716
1937	2	20,65	634	19,22		3298

209 a 212

Procedeu-se no decorrer do ano, à substituição de engates automáticos antigos e em mau estado, por engates automáticos modernos, "Alliance n. 2", com aparelhos de choque e tração "Tandem n. 2", em cinco carros de passageiros.

Engates de pino e manilha

Os 1258 engates de pino e manilha ainda existentes em 11 carros e 618 vagões sofreram durante o ano de 1938 avarias diversas, sendo por isso substituídos 407 destes engates por outros de igual tipo.

Durante os anos de 1926 a 1938 foram substituídos em consequência de avarias, as seguintes quantidades de engates de pinos e manilhas por outros do mesmo tipo:

1926	2482
1927	2480
1928	1558
1929	1564
1930	1199
1931	1021
1932	725
1933	743
1934	644
1935	515
1936	444
1937	519
1938	407

Verifica-se pelos dados acima o grande decréscimo de substituições de engates por avarias com a introdução em maior escala dos engates automáticos.

COMBUSTÍVEIS

A despesa com os combustiveis consumidos em todas as divisões da Viação Ferrea, no decorrer do ano de 1938, atingiu a 31.462:178$847, inclusive a importância de 625:624$600, correspondente à despesa efetuada com o pessoal necessário para o abastecimento dos tênderes.

Em 1937, essa despesa importou em 24.213:619$293, inclusive a importância de 539:772$400, relativa à despesa efe-

tuada com o pessoal necessário para o abastecimento dos têndere s.

Excluída a despesa do serviço de abastecimento dos tênderes, o consumo e o custo dos combustiveis, revertidos a carvão estrangeiro foram os seguintes:

ANOS	Consumo	Importância	Preço médio
	T.		
1938	208.895,263	30.856:554$247	147$713
1937	186.447,176	23.673:846$893	126$973
Diferença	+ 22.448,087	+ 7.182:707$354	+ 20$740

Houve, assim, um aumento no consumo de 22.448,087 toneladas e foram gastos mais 7.182:707$354, em consequência não só do maior consumo como também do maior preço médio unitário dos combustiveis.

Êsse preço em 1938 foi superior ao de 1937 em 20$740 e isso se deve ao aumento de custo de todos os combustiveis, conforme se verifica a seguir:

Espécie de combustivel	PREÇO MÉDIO UNITÁRIO		Diferença para mais em 1938
	1938	1937	
	T.		
Carvão briquete	216$449	154$457	61$992
Carvão coque	226$725	151$759	74$966
Carvão de forja	169$258	138$956	30$302
Carvão nacional	57$098	56$624	$474
Lenha	9$726	9$130	$596
Nós de pinho	17$180	16$786	$394

As quantidades totais e as importancias dos combustiveis consumidos, por espécies, durante os anos de 1938 e 1937, estão mencionadas no quadro que segue:

Consumo e custo de combustíveis, em tôdas as divisões da Viação Férrea, em 1938, comparados com os de 1937

ESPÉCIE DE COMBUSTÍVEL	1938			1937		
	Quantidade	Custo médio	Custo total	Quantidade	Custo médio	Custo total
	T			T		
Carvão briquete	48.153,817	216$449	10.422:855$004	32.643,646	154$457	5.042:043$610
Carvão coque	435,489	226$725	98:736$284	270,130	151$759	40:994$903
Carvão de forja..............	873,431	169$258	147:835$437	684,865	128$956	95:166$723
Carvão nacional	268.139,983	57$098	15.310:303$457	238.657,423	56$624	13.513:866$247
	M^3			M^3		
Lenha	478.432,000	9$726	4.653:472$740	510.919,000	9$130	4.664:826$210
Nós de pinho.................	13.000,000	17$180	223:361$325	18.881,000	16$786	316:949$200
Total convertido em carvão estrangeiro	T. 208.895,263	147$713	30.856:554$247	T. 186.447,176	126$973	23.673:846$893

NOTA: — No custo total acima não estão incluídas as despesas efetuadas com o pessoal para o abastecimento dos tênderes. Adicionadas essas importâncias, teremos as seguintes cifras:

Custo total em 1938: 30.856:554$247 + 625:624$600 = 31.482:178$847
Custo total em 1937: 23.673:846$893 + 539:772$400 = 24.213:619$293

Preços médios anuais dos combustíveis, por unidade, inclusive as despesas de transporte e descarga nos pontos de fornecimento, desde o ano de 1920

ANOS	Carvão briquete	Carvão cardiff	Carvão coque	Carvão de forja	Carvão nacional	Lenha	Nós de pinho
1920	159$804	—	—	—	47$845	5$787	10$610
1921	238$333	—	—	—	68$666	6$255	11$200
1922	96$954	—	—	—	53$916	6$900	11$141
1923	118$900	—	—	—	52$175	6$516	12$116
1924	114$166	—	—	—	54$000	6$836	13$616
1925	98$250	73$833	164$666	102$100	50$416	7$891	16$558
1926	76$500	82$833	146$725	76$175	49$508	7$825	17$258
1927	126$545	86$000	175$868	124$274	50$374	8$689	17$440
1928	89$553	78$200	144$109	110$121	46$078	9$346	15$935
1929	92$106	88$383	129$434	104$105	48$850	8$584	15$921
1930	108$494	—	136$018	122$077	49$405	9$089	14$999
1931	116$061	—	143$185	119$372	65$032	9$342	15$069
1932	125$183	—	145$758	121$150	49$198	9$551	14$852
1933	117$366	—	96$124	81$600	49$580	8$993	14$047
1934	105$905	—	96$400	81$700	51$351	9$098	14$085
1935	97$818	—	111$309	108$157	58$635	8$978	14$194
1936	129$043	—	120$000	121$500	55$682	8$932	13$830
1937	154$457	—	151$759	138$956	56$624	9$130	16$786
1938	216$449	—	226$725	169$258	57$098	9$726	17$180

Comparativo d|unerados), durante os anos de

ANOS		L nido m- otiva- netro	Custo total do combustível	CUSTO POR: Tonelada-quilômetro bruta	CUSTO POR: Trem-locomotiva-quilômetro
		g.			
Total em	1938	-	28.869:689$376	$016.423	2$948
	1937	-	22.165:577$160	$013.676	1$870.5
Diferença em 1938		-	+ 6.704:112$216	+ $002.747	+ $424.3
Média mensal em	1938	,410	2.405:807$447	—	—
	1937	,573	1.847:131$430	—	—
Diferença em 1938		,837	+ 558:676$017	—	—

NOTA: — No pr|sas com o pessoal no abastecimento
dos tê|
Estão

225 a 228

Comparativo dos combustíveis em serviço dos trens em geral (trens remunerados e não remunerados), durante os anos de 1938 e 1937, e das médias mensais correspondentes

ANOS		CARVÃO		Lenha	Nós de pinho	Combustível convertido em carvão estrangeiro	MÉDIA MENSAL — Combustível consumido por:		Custo total do combustível	CUSTO POR:	
		Estrangeiro	Nacional				Tonelada-quilômetro bruta	Trem-locomotiva-quilômetro		Tonelada-quilômetro bruta	Trem-locomotiva-quilômetro
		T	T	M³	M³	T	Kg.	Kg.			
Total em	1938	46 109,238	258.953,313	399.642,500	12.644,500	193.869,641	—	—	28 866:689$376	$016.423	2$948
	1937	31.765,958	230.642,210	425.671,500	18 333,000	172.700,987	—	—	22 165:577$160	$013.676	1$870.5
Diferença em 1938		+ 14.343,280	+ 28.311,103	— 26 029,000	— 5.688,500	+ 21.168,654	—	—	+ 6.701:112$216	+ $002.747	+ $424.3
Média mensal em	1938	3.842,436	21 579,143	33.303,542	1.053,708	16.155,803	0,110.2	15,410	2.405:807$447	—	—
	1937	2.647,163	19.220,184	35 472,625	1.527,750	14.391,748	0,106.5	14,573	1.847:131$430	—	—
Diferença em 1938		+ 1.195.273	+ 2 359,259	— 2.169,083	— 474,042	+ 1.764,055	+ 0,003.7	+ 0,837	+ 558:676$017	—	—

NOTA: — No preço total não estão incluídas as importâncias de 625:624$600 e 539:772$400, relativas às despesas com o pessoal no abastecimento dos tênderes, nos anos de 1938 e 1937, respectivamente.
Estão incluídos, porém, a lenha e os nós de pinho destruídos por incêndios.

225 a 228

Pelo quadro anterior constata-se que o consumo e a importancia dos combustiveis, revertidos a carvão estrangeiro, no serviço de trens em geral, foram em 1938 os seguintes, comparados com os de 1937:

ANOS	Consumo em toneladas	Importância
	T	
1938	193.869,641	29.495:313$976
1937	172.700,987	22.705:349$560
Diferença em 1938	+ 21.168,654	+ 6.789:964$416

Consumiram-se em 1938, no serviço de trens, mais.... 21.168,654 toneladas que em 1937 e foram despendidos mais 6.789:964$416.

O acréscimo de despesa se deve ao maior consumo verificado em 1938 e à elevação do preço unitário dos combustiveis, que foi, nesse ano, de 152$139 contra 131$472 no ano anterior, ou sejam mais 20$667 por tonelada.

O custo por locomotiva-quilômetro, que em 1937 foi de 1$916.0, em 1938 atingiu 2$344.5 ou sejam mais $428,5.

Pelo preço unitário do combustivel (131$472) que vigorou em 1937, as 193.869,641 toneladas de combustivel consumidas no ano de 1938 teriam custado 25.488:433$655 em vez de 29.495:313$976, ou sejam menos 4.006:880$321.

O aumento de consumo de 21.168,645 toneladas de combustivel em 1938 sobre 1937 elevou a despesa em (21.168,645 T. × 131$472) = 2.783:084$095.

Tem-se, assim:

a) Aumento, em 1938, da despesa de combustiveis para os trens em geral, sobre 1937, devido ao preço unitário mais elevado	4.006:880$321
b) Aumento, em 1938, da despesa de combustivel para os trens em geral, sobre 1937, devido ao maior consumo	2.783:084$095
Aumento, em 1938, da despesa de combustiveis para trens em geral, devido ao preço unitário mais elevado e maior consumo (a + b)	6.789:964$416

O consumo de combustivel por tonelada-quilômetro bruta foi o seguinte nos últimos quatro anos:

1938	0,110.2 Kg.
1937	0,106.5 Kg.
1936	0,101.2 Kg.
1935	0,100.6 Kg.

O aumento de ano para ano deste consumo específico é **aparente** e motivado pela conversão dos diversos combustíveis utilizados a uma única espécie pela convenção em vigor e que, naturalmente, representa uma **base média** e não pode ser certa para todas as locomotivas das diversas séries, mormente quando as proporções de consumo das diferentes espécies de combustiveis em uso variarem, acentuadamente, de ano para ano.

Verifica-se, assim, que quanto mais alto for o consumo de carvão briquete estrangeiro em um determinado ano, tanto mais alto é também o consumo específico, como a seguir se pode apreciar:

Ano	Consumo de briquete	Consumo específico (T./Km)
1934	16.522,170 T.	0,101.2 Kg.
1935	9.456,226 T.	0,100.6 Kg.
1936	19.946,953 T.	0,101.2 Kg.
1937	31.765,958 T.	0,106.5 Kg.
1938	46.109,238 T.	0,110.2 Kg.

Não sendo realizavel, para fins de estatística, a conversão, com a precisão desejavel, das diferentes espécies de combustiveis, a combustivel de uma única éspecie, quando usados em locomotivas de diversas séries, os consumos específicos (consumo por tonelada-quilometro) não podem deixar de apresentar aumentos ou diminuições aparentes no consumo específico como os verificados.

O simples fato da adoção da média convencional de, por exemplo, 1 para 2,5, para a conversão do carvão estrangeiro em nacional ocasionará um erro de 20 % no consumo específico de combustivel, quando a locomotiva em exame for uma das modernas, que, em experiências realizadas, demonstrou que utiliza o carvão nacional de 1 para 2 e não de 1 para 2,5 toneladas em relação ao carvão estrangeiro.

Pelas razões acima expostas pode-se afirmar que o consumo específico de combustiveis não está, na realidade, au-

mentando, mas pelo contrário, continua melhorando pelo fato de não se ter poupado esforços para, cada vez mais, aperfeiçoar as condições das locomotivas, principalmente no que concerne aos dispositivos mais adequados da caixa de fumaça, grelhas, cinzeiros, limpeza das caldeiras e com instruções ao pessoal de máquinas.

Em algumas locomotivas de determinadas séries tem-se conseguido aumentar de 35 até 50 % a área do bocal de escapamento o que influe, logicamente, no consumo mais econômico de combustivel.

E' fora de dúvida que o consumo de combustiveis melhoraria sensivelmente se pudesse ser evitada a utilização de três até quatro diferentes espécies de combustiveis nas mesmas locomotivas. Diversas circunstâncias, porém, ainda não tornaram possivel este desideratum, sendo que continuam os esforços nesse sentido.

Carvoeiras mecânicas e "silo"

Como complemento das medidas indispensaveis ao emprego econômico e eficiente do carvão nacional, é preciso que nas linhas da Viação Férrea, onde houver necessidade, sejam construídos aparelhamentos modernos para o seu recebimento, transporte aos depósitos e abastecimentos aos tênderes.

Para o recebimento do carvão nacional, está em funcionamento, com pleno êxito, o cabo transportador aéreo, através do rio Jacuí, inaugurado em maio do ano relatado, que o Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração mandou construir para transportar o carvão descarregado no porto do Arroio do Conde para o "silo" de capacidade de 650 toneladas, situado no Km. 252 da linha de Santa Maria a Porto Alegre. O "silo" está dotado de três bocas de descarga, duas com balança automática para pesagem do carvão, em funcionamento desde maio; a outra desprovida de balança automática entrou a funcionar em setembro, após ter ficado pronta a instalação da balança que a Viação Férrea mandou instalar na linha de descarga da boca do "silo" desprovido de balança automática para pesagem do carvão alí carregado, verificação da tara dos vagões e controle de aferição das balanças automáticas. Alí são carregados em três linhas de desvio, com uma boca de descarga em cada uma, os vagões que transportam o carvão para os diversos depósitos das 2.ª, 3.ª e 5.ª secções de Tração, num total até 16.000 toneladas por mês, tendo atingido até 1.000 toneladas diárias, em certas ocasiões de tráfego intenso.

Todas as locomotivas de trens de passageiros e de carga, que percorrem o trecho, são abastecidas de passagem, em dois e meio minutos e sem serem desligadas dos trens, pela boca do "Silo", que fica sôbre a linha principal. Com este abastecimento direto aos tênderes das locomotivas se evita o transporte de consideravel tonelagem de carvão, que tem atingido a 180 toneladas em um dia.

Há necessidade de estabelecer idênticas facilidades em Pelotas e no rio Gravataí, que são os outros dois pontos de recebimento de carvão da rede e aos quais o carvão vai ter embarcado em chatas.

Para o abastecimento das locomotivas, há necessidade de mecanizar os serviços de todos os depósitos e postos de fornecimento, com exceção apenas de alguns de muito pequeno movimento. A 3.ª Divisão tem diversas instalações mecânicas projetadas para os depósitos de maior movimento de carvão, as quais serão construídas à medida das possibilidades.

Para isso, a carvoeira já adotada em dois dos principais depósitos (Ramiz Galvão e Cacequí) e em construção em Santa Maria, é atravessada longitudinalmente por uma ponte com rampa de acesso, de sobre a qual os vagões gôndolas citados descarregam o seu conteúdo com toda rapidez.

Um guindaste, a vapor ou elétrico, que se locomove sôbre essa mesma ponte e dotado de caçamba automática, levanta o carvão do interior da carvoeira e o deposita diretamente nos tênderes ou nos "silos" situados ao lado das linhas, nas quais as locomotivas vêm abastecer-se.

Alguns depósitos e postos de fornecimento, que ainda não possuem a carvoeira e "silos", conforme descritos, já são servidos por guindastes a vapor, que retiram o carvão dos vagões e o descarregam diretamente nos tênderes.

Estão em funcionamento guindastes para fornecimento de carvão às locomotivas, nos depósitos de Santa Maria, Diretor A. Pestana, Cerro Chato, Montenegro, Ramiz Galvão e Cacequí, sendo que nestes dois últimos depósitos os guindastes trabalham sobre carvoeiras modernas.

Para os postos que não comportam guindastes a vapor, estudou-se um guindaste manual, para o qual se adotarão caçambas basculantes a serem enchidas a pá durante as horas em que não haja locomotiva a abastecer. Desta forma, as locomotivas estarão isentas da demora do abastecimento manual, pois nos seus tênderes serão despejadas em poucos minutos, com o auxílio do guindaste manual, uma ou mais das citadas caçambas.

Em um posto de abastecimento — Dilermando de Aguiar — já está em montagem um desses aparelhos construídos nas oficinas de Santa Maria.

Carvão nacional

Continuou em vigência o contrato celebrado, a 10 de julho de 1937, entre a Viação Férrea e o Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração, para o fornecimento mensal de 21.000 toneladas de carvão nacional, pelo prazo de 10 anos, a partir de 1.° de maio de 1937.

A 25 de novembro de 1938 foi lavrado entre as partes acima mencionadas um termo aditivo ao contrato já referido, pelo qual o Consórcio se obriga a fornecer a mais, mensalmente, até 8.000 toneladas de carvão, sendo 4.000 toneladas a partir de 1.° de setembro de 1938 e 4.000 toneladas a partir da data em que começar a produzir o poço n.° 5 da Companhia Estrada de Ferro e Minas de São Jerônimo, tendo a Viação Férrea preferência nessa produção.

No decorrer de 1938, como sempre, o transporte, o abastecimento e o consumo da hulha sul-rio-grandense mereceram a máxima atenção e esforços para que se tornem mais econômicos e eficientes.

Nos últimos 18 anos foram recebidas as seguintes quantidades de carvão sul-rio-grandense:

ANOS	SÃO JERÔNIMO	CARBONIFERA	TOTAL
	T	T	T
1922	101.213,000	12.650,000	113.863,000
1923	100.706,380	25.653,950	126.360,330
1924	97.533,000	46.982,000	144.515,000
1925	105.066,570	42.146,860	147.213,430
1926	107.379,370	25.406,010	132.785,380
1927	97.713,338	30.781,760	128.495,098
1928	109.680,815	39.380,160	149.060,975
1929	132.732,770	46.016,600	178.749,370
1930	119.056,480	48.500,230	167.556,710
1931	129.117,209	47.129,690	176.845,899
1932	140.180,150	47.160,390	187.340,540
1933	140.149,460	54.371,890	194.521,350
1934	149.412,630	54.397,500	203.810,130
1935	152.445,680	60.975,430	213.421,110
1936	154.375,530	53.704,330	208.079,860
1937	—	—	240.928,750
1938	—	—	269.568,770

Não estão indicadas as quantidades de carvão fornecidas separadamente pelas duas companhias em 1937 e 1938, em virtude de terem passado a fazer parte do "Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração".

iço dos trens

ONSUMO			CUSTO			
trem metro	Por tonelada-quilômetro		Por locomotiva quilômetro	Por trem quilômetro	Por tonelada-quilômetro	
	Bruta	Líquida (I)			Bruta	Líquida (II)
Kg.	Kg.					
20,659	0,125.3	0,376.2	1$492.6	2$147.2	$013.0	$032.1
22,801	0,127.9	0,380.7	1$592.3	2$338.0	$013.1	$032.3
22,676	0,143.9	0,395.0	1$483.7	2$209.7	$014.0	$031.9
22,780	0,125.3	0,344.8	1$609.9	2$501.1	$013.7	$032.3
22,996	0,126.6	0,343.1	1$513.0	2$373.0	$013.0	$030.1
23,615	0,123.0	0,320.3	1$561.8	2$469.3	$012.8	$028.9
21,583	0,117.5	0,339.9	1$444.2	2$390.6	$013.0	$030.6
20,546	0,109.4	0,308.4	1$641.4	2$738.4	$014.5	$034.7
20,304	0,106.6	0,300.5	1$389.1	2$307.5	$012.1	$028.5
20,627	0,102.0	0,288.6	1$398.3	2$332.5	$011.5	$028.5
20,987	0,101.2	0,286.2	1$464.4	2$381.1	$011.6	$028.5
21,381	0,100.6	0,278.0	1$580.2	2$581.5	$012.1	$029.5
21,807	0,101.2	0,278.3	1$670.3	2$689.3	$012.4	$029.9
22,967	0,106.5	0,287.2	1$916.0	3$019.6	$014.0	$032.2
24,568	0,110.2	0,301.2	2$344.5	3$737.7	$016.7	$039.2
1,601	+ 0,003.7	+ 0,014.0	+ 0$428.5	+ 0$718.1	+ $002.7	+ $007.0

Consumo e importância de combustíveis convertidos a carvão estrangeiro no serviço dos trens
Resultados por unidade de tráfego nos últimos 17 anos

ANOS	CARVÃO CONSUMIDO — Quantidade	CARVÃO CONSUMIDO — Importância	CARVÃO CONSUMIDO — Preço unitário	Percurso de locomotivas	Percurso de trens	TONELADAS-QUILÔMETRO — Brutas	TONELADAS-QUILÔMETRO — Líquida (1) (1 passageiro 70 Kg.)	TONELADAS-QUILÔMETRO — Líquida (1) (1 passageiro 500 Kg.)
	T			Km	Km			
1921	121 874,426	12 667.150$540	103$936	8 186 2[illegible]	5.899.221	972 391 852	323.960.519	391.651 446
1925	141 268,096	14 485:497$021	102$538	9 096 8[illegible]	6 195 502	1 104 501 832	374 019 544	347.839 384
1926	136 771 386	13.328:150$879	97$148	8 982.537	6 024 425	950.359 785	346.176.748	417 896 863
1927	133.634,362	14.671:833$425	109$791	9 113 220	5 866 052	1.066.294.770	387.486 835	451 380 557
1928	142 763,113	14 732:297$215	103$194	9 736 979	6 208.096	1 127 169.052	415 986 314	489 894 269
1929	157 763 627	16 496.679$801	104$565	10 562 275	6 680 491	1.281 996 308	492 524 309	571 456 959
1930	133 906.197	14.882:268$115	110$765	10 269.950	6.204.190	1.139 604 318	393.949 371	485.152 007
1931	121 843.487	16.235:361$573	133$280	9 890 925	5 928.646	1 112 527 715	394 885.911	468.356 010
1932	118 [illegible]	13.451:670$703	113$649	9 683.409	5,829.461	1.109 732 845	393.761.292	472 675 209
1933	125.541 578	11 207:536$923	113$080	10 159.911	6 091,008	1.231.509.627	435.292.971	498 067 512
1934	140 295 522	15.928 896$427	113$455	10 876 970	6 689 717	1 373 536.420	490.526 798	558.794 535
1935	117.735,185	17.837:394$374	120$738	11 287.478	6.909.491	1 468 323.485	531 270 643	603 219.254
1936	150 178,501	18 556.924$676	123$319	11 109.356	6 900.275	1.486 670 339	539.667 757	620 152.965
1937	172 700,957	22 705:349$560	131$472	11 850.013	7.519.323	1.629 686.459	601.293.569	703.612.788
1938	193 869,641	29.495 313$976	152$139	12 580.156	7,891.111	1.767.864.615	643 588.322	752 197 460
Diferença em 1938	+ 21 168,654	+ 6 789 964$416	+ 20$667	+ 730.143	+ 371.788	+ 137 178.156	+ 12.294.753	+ 48 584 692

ANOS	CONSUMO — Por locomotiva quilômetro	CONSUMO — Por trem quilômetro	CONSUMO — Por tonelada-quilômetro Bruta	CONSUMO — Por tonelada-quilômetro Líquida (1)	CUSTO — Por locomotiva quilômetro	CUSTO — Por trem quilômetro	CUSTO — Por tonelada quilômetro Bruta	CUSTO — Por tonelada quilômetro Líquida (1)
	Kg	Kg	Kg.					
1921	14,361	20,659	0,125 3	0,376 2	1$492 6	2$117 2	$013 0	$0[illegible] 1
1925	15,529	22,801	0,127,9	0,380 7	1$592.7	2$338.0	$013 1	$032 [illegible]
1926	15,226	22,676	0,143 9	0,395.0	1$483 7	2$209 7	$014 9	$031 9
1927	14,663	22,780	0,125 3	0,344 8	1$609.9	2$701 1	$013 7	$0[illegible] 3
1928	14,662	22,996	0,126 6	0,313 1	1$513.0	2$373.0	$013 [illegible]	$0[illegible]9 1
1929	14,932	23,615	0,123.0	0,320.3	1$561 8	2$169 3	$012 8	$028 9
1930	13,038	21,583	0,117 5	0,339.9	1$411.2	2$390 6	$013 0	$030 6
1931	12,315	20,516	0,109 4	0,308.1	1$641.4	2$738 4	$014 5	$034 7
1932	12,223	20,304	0,106 6	0,300.5	1$389 1	2$307.5	$012 1	$02[illegible] 8
1933	12,366	20,627	0,102 0	0,288.6	1$398.3	2$332 5	$011 5	$028 7
1934	12,907	20,987	0,101.2	0,286.2	1$461 4	2$381 1	$011.6	$028 5
1935	13,088	21,384	0,100.6	0,278.0	1$580.2	2$584 5	$012 1	$029 5
1936	13,545	21,807	0,101.2	0,278.3	1$670.3	2$689.3	$012 4	$029 9
1937	14,573	22,967	0,106.5	0,257.2	1$916.0	3$019.6	$014 0	$032 2
1938	15,410	24,568	0,110 2	0,301.2	2$314.5	3$737.7	$016.7	$039.2
Diferença em 1938	+ 0,837	+ 1,601	+ 0,003 7	+ 0,014.0	+ 0$428.5	+ 0$718.1	+ $002.7	+ $007.0

NOTA — Para fins de custo da tonelada quilométrica líquida transportada, tomou-se por divisor o número de toneladas quilométricas líquidas passageiro-500 quilos.
Para o consumo tomou-se por base o número de toneladas quilométricas líquidas-passageiro-70 quilos.

Lubrificantes

A 23 de outubro de 1937 foi celebrado, entre a Viação Férrea e a Standard Oil Company of Brazil, um novo contrato para o fornecimento de óleos e lubrificantes para locomotivas, tênderes, carros e vagões, pelo período de três anos.

A Standard Oil Company of Brazil vem fazendo o fornecimento de óleos lubrificantes à Viação Férrea desde 1931, tendo o último contrato terminado a 1.° de agosto de 1937.

Os lubrificantes para a lubrificação do material rodante e de tração são dos tipos seguintes:

Standard locomotive Valve Oil (óleo A) — para válvulas e cilindros de locomotivas a vapor, saturado ou superaquecido;

Standard locomotive Engine Oil Heavy (óleo B) — para peças frias de movimento de locomotivas;

Standard Car Oil Heavy (oleo C) — para eixos dos tênderes e veículos.

Consumo total de lubrificantes (óleos A, B e C) na Viação Férrea em 1937 e 1938

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM LITROS		Diferença em 1938
	1938	1937	
óleo A	78.037,00	69.333,62	+ 8.703,38
óleo B	167.847,75	154.707,60	+ 13.140,15
óleo C	171.894,50	151.753,45	+ 20.141,05
Total	417.779,25	375.794,67	+ 41.984,58

Do consumo de 171.894,50 litros de óleo C, 33.045 litros foram recuperados pelas oficinas de Santa Maria, com o aparelhamento existente para recuperação de óleo.

Verifica-se que houve um aumento de 41.894,58 litros de lubrificantes em 1938 sobre 1937.

Óleo consumido pelo contrato

De acôrdo com os termos do contrato celebrado entre a Viação Férrea e a Standard Oil Company of Brazil, considera-se óleo dentro do contrato, todo o óleo que fôr utilizado

na lubrificação de locomotivas e veículos em tráfego, excluindo-se o consumo relativo à lubrificação inicial das locomotivas e tênderes, novas ou saídas das oficinas, em viagem de experiências, assim como o consumo dos óleos empregados em outros fins.

O consumo total de lubrificantes, pelo contrato, em 1937 e 1938, exclusivamente nas locomotivas e veículos, consta do demonstrativo seguinte:

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADE EM LITROS		Diferença em 1938
	1938	1937	
óleo A	60.882,28	54.275,93	+ 6.606,35
óleo B	138.822,10	128.696,34	+ 10.125,76
óleo C	81.605,00	82.033,00	— 428,00
óleo recuperado......	22.506,00	23.305,00	— 799,00
Total..........	303.815,38	288.310,27	+ 15.505,11

Comparação dos preços médios desde 1921

ANOS	óleo A	óleo B	óleo C
1921	2$163	1$261	1$116
1922	1$723	1$100	—
1923	1$741	1$116	$987
1924	1$216	$700	$775
1925	1$025	$633	$650
1926	$858	$470	$436
1927	1$663	$948	$773
1928	1$757	1$139	1$074
1929	1$782	1$141	1$100
1930	1$875	1$185	1$127
1931	2$209	1$421	1$369
1932	2$444	1$554	1$485
1933	2$221	1$443	1$413
1934	1$941	1$233	1$059
1935	2$211	1$341	1$314
1936	2$273	1$348	1$300
1937	2$166	1$271	1$166
1938	2$559	1$545	1$503

Quantidade, custo e médias, por locomotiva-1000 quilômetros, dos lubrificantes consumidos (conforme contrato)

ANOS	CONSUMO		Custo unitário dos óleos A, B e C em conjunto	Percurso completo das locomotivas	Consumo médio por locomotiva-1000 quilômetros	Custo médio por locomotiva-1000 quilômetros
	Quantidade	Importância				
	L			Km.	L	
1937	219.806,270	324:059$744	1$474	15.276.016	14,388	21$213
1938	239.761,380	428:734$966	1$788	16.389.321	14,629	26$159
Diferença em 1938	+ 19.955,110	+ 104:675$222	+ $314	+ 1.113.305	+ 0,241	+ 4$946

NOTA: — As locomotivas Mikado, série 521 a 530, e Mountain séries 801 a 825 e 831 a 841, são computadas com percurso de 1,5 locomotiva; as locomotivas Mallet séries 601 a 606, 607 a 617, 621 a 630 e 631-632 computadas com o percurso de 2 locomotivas e as locomotivas Garratt, série 901 a 910 são computadas com percurso de 2 1/3 locomotivas.

Lubrificantes para as locomotivas em geral

ÓLEOS	QUANTIDADE		Diferença em 1938	IMPORTÂNCIA		Diferença em 1938
	1937	1938		1937	1938	
	L	L	L			
A	54.275,930	60.882,280	+ 6.606,350	117:599$031	155:790$387	+ 38:191$356
B	128.696,340	138.822,100	+ 10.822,100	163:194$303	212:894$769	+ 49:700$466
C	36.834,000	40.057,000	+ 3.223,000	43:266$410	60:049$810	+ 16:783$400
Total.......	219.806,270	239.761,380	+ 19.955,110	324:059$744	428:734$966	+ 104:675$222

Quantidade, custo e média por veículo de 2 eixos-1000 quilômetros dos lubrificantes consumidos pelo contrato

ANOS	CONSUMO		Custo médio unitário	Percurso 2 eixos-1000 quilômetros	Consumo médio por veículo 2 eixos-1000 quilômetros	Custo médio por veículo 2 eixos-1000 quilômetros
	Quantidade	Importância				
	L			Km.	L	
1938	64.054,00	74:369$730	1$161	146.992.410	0,43	$505
1937	68.504,00	69:273$740	1$011	137.697.634	0,49	$503
Diferença em 1938	— 4.450,00	+ 5:095$990	+ $150	+ 9.294.776	— 0,06	+ $002

Enchimento preparado para a lubrificação de locomotivas e veículos

ANOS	Quantidade em quilos	Importância	MÉDIA MENSAL		Custo unitário
			Quantidade	Importância	
			Kg.		
1938	199.015	358:227$000	16.585	29:852$250	1$800
1937	182.112	261:996$420	15.176	21:833$035	1$439
Diferença em 1938..............	+ 16.903	+ 96:230$580	+ 1.409	+ 8:019$215	+ $361

O óleo empregado no enchimento é o tipo C (Standard Car Oil Heavy) e já está incluído nos demais demonstrativos e médias, que figuram neste capítulo, sôbre o consumo de lubrificantes por espécie.

Consumo de enchimento nas locomotivas, tênderes e veículos em tráfego

DESIGNAÇÃO	Quantidade em quilos	Importância	Custo unitário
Nas locomotivas e tênderes	52.014,5	93:221$550	1$792
Nos carros e vagões..	83.780,0	149:787$300	1$787
Total..........	135.794,5	243:008$850	1$789

Além do consumo acima, foram gastos mais 49.600 quilos de enchimento, na importância de 87:652$600, com a lubrificação de locomotivas, carros e vagões em reparação nas oficinas, o que perfaz o consumo global de 185.394,5 quilos, na importância de 330:661$450.

Bronzes queimados

Durante o ano de 1938 verificou-se a queima de 352 bronzes de mangas de eixos de veículos contra 324 em 1937.

Houve, pois, um aumento de 28 bronzes queimados ou sejam 7,9% a mais sôbre o ano anterior, aumento êsse resultante da maior quantidade de veículos em serviço e provenientes da última encomenda de 415 vagões, postos em tráfego no decorrer do ano.

O demonstrativo a seguir mostra as quantidades de bronzes queimados, desde o ano de 1928:

1928............................	1666
1929............................	1841
1930............................	879
1931............................	847
1932............................	805
1933............................	396
1934............................	478
1935............................	466

1936	630
1937	324
1938	352

Óleo consumido fora do contrato

O consumo de lubrificantes fora do contrato, que são empregados no material rodante e de tração, nas oficinas e nos depósitos, na lubrificação de máquinas fixas e máquinas-ferramentas, transmissões de oficinas e depósitos, locomotivas de manobras das oficinas, instalações hidráulicas, acha-se discriminado no quadro a seguir, comparado com o consumo do ano anterior:

Lubrificantes consumidos fora do contrato

DESIGNAÇÃO	CONSUMO EM LITROS	
	1938	1937
óleo A	17.154,72	15.057,69
óleo B	29.025,65	26.011,26
óleo C	57.244,50	38.431,45
óleo recuperado	10.539,00	7.984,00
Total	113.963,87	87.484,40
Média mensal	9.496.99	7.290,37

Graxa para lubrificação de truques

O consumo de graxa especial para a conservação de truques (center plate), durante o ano de 1938, atingiu a 857,500 quilos, na importância de 1:131$500, correspondendo ao preço de 1$320 o quilo.

Estopa

O consumo total de estopa nova na 3.ª Divisão no ano de 1938, foi de 128.166 quilos na importância de 282:020$220, sendo 54.185 quilos na importância de 144:782$320 utilizados no fabrico de enchimento e 73.981 quilos, na importância de 137:237$900, empregados no serviço de limpeza.

Quantidade e importância de estopa nova consumida na 3.ª Divisão

DESIGNAÇÃO	QUANTIDADES EM QUILOS		IMPORTÂNCIA		PREÇO UNITÁRIO	
	1938	1937	1938	1937	1938	1937
Estopa para enchimento	54.185	43.967	144:782$320	104:466$100	2$672	2$376
Estopa para limpeza	73.981	63.466	137:237$900	112:032$500	2$850	1$765
Total	128.166	107.433	282:020$220	216:498$600	2$261	2$015

Verifica-se que o consumo de estopa em 1938 foi superior ao de 1937 em 20.733 quilos.

Estopa consumida na limpeza das locomotivas

ANOS	TOTAL		Custo médio por quilo
	Quantidade	Importância	
	Kg.		
1937	54.964,650	93:308$386	1$697
1938	66.552,915	123:262$679	1$849
Diferença em 1938 ...	+ 11.588,265	+ 29:954$293	+ $152

Consumo de estopa de limpeza por locomotiva-1000 quilômetros, nos anos de 1927 a 1938

A N O S	QUANTIDADES EM QUILOS
1927	5.770
1928	7.025
1929	6.075
1930	5.186
1931	3.500
1932	3.168
1933	3.717
1934	4.229
1935	4.239
1936	4.348
1937	4.638
1938	5.298

Óleo de limpeza

O consumo de óleo de limpeza na 3.ª Divisão foi de.... 110.026,050 litros na importancia de 47:006$800.

Quantidade e importância de óleo de limpeza consumido nas locomotivas

ANOS	TOTAL		Custo médio por litro
	Quantidade	Importância	
	L		
1938	73.756,620	32:167$388	$436
1937	57.038,550	25:330$823	$444
Diferença em 1938 ...	+ 16.718,070	+ 6:836$565	— $008

Quantidade e importância de óleo de limpeza consumido na 3.ª Divisão

ANOS	TOTAL		Custo médio por litro
	Quantidade	Importância	
	L		
1938	110.026,050	47:006$800	$426
1937	122.267,200	54:885$410	$456
Diferença em 1938 ...	— 12.241,150	— 7:878$610	— $030

Querosene

O consumo total de querosene na 3.ª Divisão em 1938 foi de 81.217,290 litros, na importância de 70:845$600, sendo.. 19.597,710 litros na importancia de 16:880$918, empregados nas locomotivas e depósitos.

Estas quantidades e importancias, em comparação com as do ano anterior, constam dos quadros seguintes:

Quantidade e importância de querosene consumida nas locomotivas e depósitos

ANOS	TOTAL		Custo médio por litro
	Quantidade	Importância	
	L		
1938	19.597,710	16:880$918	$861
1937	20.092,000	15:207$438	$757
Diferença em 1938 ...	— 494,290	+ 1:673$480	+ $104

Quantidade e importância de querosene consumida na 3.ª Divisão

ANOS	TOTAL		Custo médio por litro
	Quantidade	Importância	
	L		
1938	81.217,290	70:845$600	$872
1937	47.918,900	36:593$300	$764
Diferença em 1938 ...	+ 33.298,390	+ 34:252$300	+ $108

Óleo iluminante

O consumo total de óleo iluminante na 3.ª Divisão em 1938 foi de 606,500 litros na importância de 497$300, sendo 257 litros na importancia de 210$300 empregados nas locomotivas e depósitos.

Estas quantidades e importâncias, em comparação com as do ano anterior, constam dos quadros seguintes:

Peça da locomotiva 554 e fundida em aço nas oficinas de Santa Maria — Peso total 840 Kg.

Quantidade e importância de óleo iluminante consumido nas locomotivas e depósitos

ANOS	TOTAL		Custo médio por litro
	Quantidade	Importância	
	L		
1938	257,000	210$300	$818
1937	452,250	381$902	$844
Diferença em 1938 ...	— 195,250	— 171$602	— $026

Quantidade e importância de óleo iluminante consumido na 3.ª Divisão

ANOS	TOTAL		Custo médio por litro
	Quantidade	Importância	
	L		
1938	606,500	497$300	$833
1937	331,250	283$200	$820
Diferença em 1938 ...	+ 275,250	+ 214$100	+ $013

CONTROLE DE DESPESAS DA 3.ª Divisão

Continuou, no decorrer do ano de 1938, a se proceder a apuração das diversas despesas dos depósitos e oficinas, por conta, assim como as despesas de reparação, nas oficinas por locomotiva e carro.

Os demais trabalhos da Secção de Controle foram os seguintes: apuração de dados para a elaboração do relatório de 1937; coleção de elementos e confecção de quadros para os diversos estudos sôbre combustíveis feitos pela chefia da 3.ª Divisão, durante o ano de 1938; comparativos de despesas de custeio e de "Fundo de Melhoramentos", por semestres e por

ano comparativo do consumo e despesa de desincrustantes "Dearborn", em 1936, 1937 e 1938; dados e quadros diversos para a previsão orçamentária da despesa para 1939 e organização de processos e respectivos orçamentos de serviços a serem executados em conta "Fundo de Melhoramentos", dos quais, durante o ano relatado, foi encaminhado ao Govêrno Federal, o seguinte:

— Construção de um carro-motor da série 80, destinado ao transporte de passageiros em pequenos trechos e ramais, carro-motor êsse a que foi dado o número 89.

Afora os serviços acima citados, que são os principais, foram ainda executados muitos outros para informações ou justificações sôbre excessos verificados em despesas.

ESTUDOS TÉCNICOS

Em 1938, ainda não foi possível, por medida de economia, se dar o desenvolvimento de que carece a 1.ª Sub-Divisão (Estudos Técnicos), aperfeiçoando-se a sua organização interna e desdobrando-a, tanto quanto possível, em secções especializadas, para melhor atender aos trabalhos técnicos, que lhe estão afetos.

Especialmente a insuficiência de auxiliares técnicos e desenhistas constitue o obstáculo mais considerável que se opõe a que a secção de Estudos Técnicos possa alcançar o volume de produção desejável, para o integral preenchimento de suas finalidades.

Muitos trabalhos, entretanto, foram executados por essa Sub-Divisão, em 1938, entre os quais se destacam os seguintes:

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS — Elaboraram-se as seguintes:

Especificações n.º 14 — construção de locomotivas 4-8-2 ou 4-8-4 (classificação White) a vapor superaquecido.

Especificações n.º 31 — construção de carros de passageiros (domitórios, restaurantes e 1.ª classe) inteiramente metálicos.

Especificações n.º 32 — construção de composições articuladas triplas com propulsão Diesel - Elétrica, para transporte rápido de passageiros a longa distância.

Especificações n.º 62 — construção de vagões gôndolas de 45 toneladas de lotação, para o transporte de carvão a granel, com descarga lateral pelos flancos.

Especificações n.º 63 — construção de vagões frigorifícos.

Especificações n.º 177 D — aquisição de truques integrais de aço fundido, apropriados para vagões frigoríficos, até 45 toneladas de pêso bruto.

Especificações n.º 177 E — Aquisição de truques integrais de aço fundido, apropriados para vagões gôndolas, até 63 toneladas de pêso bruto.

Especificações n.º 178 B — aquisição de eixos montados com mangas de 4¼" × 8".

Especificações n.º 178 C — aquisição de eixos montados com mangas de 5" × 9".

Especificações n.º 178 D — aquisição de eixos montados com mangas de 5½" × 10".

Especificações n.º 179 B — aquisição de engates para vagões de mercadorias.

Especificações n.º 186 — aquisição de um truque motor "Diesel" de 220 a 250 HP., para carros-motores.

Especificações n.º 187 — aquisição de máquinas ferramentas para as oficinas de Rio Grande e do Quilômetro Três.

Especificações n.º 188 — aquisição de máquinas ferramentas para as oficinas de Santa Maria.

Especificações n.º 189 — aquisição de máquinas ferramentas para as oficinas de Santa Maria.

Especificações n.º 190 — aquisição de truques metálicos para carros de passageiros.

PROJETOS — Executaram-se os seguinte:

Projeto de modificação das locomotivas Garratt 901 a 910.

Projeto de um tipo de carro de construção inteiramente metálica para trens de passageiros.

Projeto de um carro para transporte de passageiros no ramal do Casino.

Projeto de um carro-motor adaptado para o transporte de passageiros a longa distância.

Projeto de transformação de carros dormitórios salão em camarotes.

Projetos de um abrigo para carros-motores e dormitório do pessoal em Canela.

Projeto de um depósito de locomotivas para Santiago.

Projeto de dois tipos de casas para moradia do pessoal da 3.ª Divisão.

Projeto de um escritório para a Inspetoria de Tração e Depósito de Diretor A. Pestana.

Projeto de um quarto de fornecimento de óleo para o Depósito de Passo Fundo.

Projeto de um depósito novo para Cruz Alta.

Projeto de uma carvoeira com aparelho manual de abastecimento, para pequenos depósitos de fornecimento.

Projeto de um edifício para vestiário e banheiro do Depósito de Santa Maria.

Projeto de uma nova secção de eletricidade para Rio Grande.

Projeto de aumento do Depósito de Santa Maria.

Projeto de um escritório para o encarregado noturno, alojamento do pessoal de ordem e abrigo para caixas de ferramentas dos maquinistas em Santa Maria.

Projeto de um vagão gôndola para o transporte de carvão.

Projeto de adaptação da fornalha das locomotivas Mikado ns. 501 a 520 para a combustão de óleo.

PARECERES. — Emitiram-se os seguintes:

Concorrência n.° 1634, para a aquisição de chapas russas especiais para o revestimento de caldeiras.

Concorrência n.° 1635, para a aquisição de macacos para levantar locomotivas e veículos.

Concorrência n.° 1653, para a aquisição de tela para catafagulha de caixa de fumaça de locomotivas.

Concorrência n.° 1658, para a aquisição de aço perfurado para estais de caldeiras de locomotivas e aço especial para molas.

Concorrência n.° 1662, para a aquisição de tubos de aço sem costura.

Concorrência n.° 1667, para a aquisição de ferro batido e bronze para solda elétrica.

Concorrência n.° 1687, para a aquisição de frezas de aço rápido.

Concorrência n.° 1704, para a aquisição de aços perfilados e chapas para a construção de carros.

Concorrência n.° 1709, para a aquisição de 60 bandagens especiais para carros-motores.

Concorrência n.° 1717, para a aquisição de macacos para levantar locomotivas e veículos.

Concorrência n.° 1720, para a aquisição de rodas inteiriças de aço forjado.

Concorrência n.° 1728, para a aquisição de máquinas ferramentas para a secção de automóveis em Santa Maria.

Concorrência n.° 1754, para a aquisição de máquinas ferramentas para as oficinas de Rio Grande e do Quilômetro Três.

Concorrência n.° 1755, para a aquisição de 3527 bandagens para locomotivas e veículos.

Concorrência n.º 1757, para a aquisição de cossinetes para máquina de atarrachar.

Concorrência n.º 1773, para a aquisição de aço para diversos fins.

Concorrência n.º 1780, para a aquisição de tela para cata-fagulha de caixa de fumaça de locomotivas.

Concorrência n.º 1782, para a aquisição de caixas e chapas para acumladores.

Concorrência n.º 1785, para a aquisição de vigas I (duplo I) para travessa de freio.

Concorrência n.º 1809, para a aquisição de mancais de rolamento para 22 carros de passageiros.

Concorrência n.º 1810, para a aquisição de molas e eixos montados para 22 carros de passageiros.

Parecer sôbre a proposta da M. A. N. a respeito do fornecimento de um motor "Diesel" de 220 HP.

OUTROS TRABALHOS. — Efetuaram-se mais os trabalhos seguintes:

— Organização da relação dos materiais necessários para a construção de 22 carros nas oficinas da Viação Férrea.

— Organização da relação das máquinas ferramentas necessárias para a construção de carros de passageiros nas oficinas da Viação Férrea.

— Cálculos das distâncias virtuais, entre estações, em ambos os sentidos, para os seguintes trechos: Ijuí a Santo Ângelo, Santo Ângelo a Esquina, Basílio a Jaguarão, algumas variantes entre Santa Maria e Cruz Alta e a Variante do Barreto.

— Cálculo dos consumos de água por tonelada-quilômetro virtual e por tonêlada-quilômetro real, das locomotivas que podem trafegar rebocando de 250 toneladas para mais, em diversas linhas e ramais.

— Preenchimento de dados para a Comissão Militar de Rede, sôbre as locomotivas e sôbre o material rodante da Viação Férrea.

— Controle e relacionamento das locomotivas da Viação Férrea que sofreram pressão hidráulica 40% maior que a pressão de regime, durante o ano, de acôrdo com o artigo 49, capítulo 3.º do Regulamento para segurança, polícia e tráfego das estradas de ferro.

Grande número de experiências de combustíveis, realizadas em diversos trechos, com diferentes tipos de locomotivas.

Diversos estudos sôbre a construção de carros-motores nas oficinas da Viação Férrea.

DESENHOS. — Foram executados, durante o ano, além de numerosos desenhos a lapis, 164 desenhos matrizes, em tela, sendo:

Locomotivas, peças e acessórios......	23
Carros, peças e acessórios..........	36
Vagões, peças e acessórios...........	19
Diversos	86
Total....................	164

FOTOCÓPIAS. — Durante o ano, foram executadas 5.936 cópias de desenhos em papel "Ozalid" para a administração, oficinas mecânicas, inspetorias, depósitos de locomotivas, Almoxarifado, Via Permanente, 5.ª Divisão e para os interessados no fornecimento de materiais à Viação Férrea.

Em 1937, foram executadas 4.923 cópias.

MIMEÓGRAFO. — Durante o ano de 1938, foram executadas 129.500 cópias de circulares, especificações, instruções, etc., assim distribuídas:

Para a Diretoria.................	57.843
Para o Departamento do Pessoal..	7.514
Para a 1.ª Divisão...............	2.484
Para a 2.ª Divisão...............	4.975
Para a 3.ª Divisão...............	45.020
Para a 4.ª Divisão...............	8.137
Para diversos	3.527
Total..................	129.500

Em 1937, o mimeógrafo produziu 109.701 cópias.

OFICINAS

Durante o ano de 1938, funcionaram regularmente as oficinas de Santa Maria, Rio Grande e Quilômetro Três.

Em 31 de dezembro de 1938, trabalhavam nas três oficinas 1.637 empregados, sendo:

Oficinas de Santa Maria...........	615
Oficinas de Rio Grande............	569
Oficinas do Quilômetro Três.......	453
	1.637

Em igual data do ano de 1937, trabalhavam nas oficinas 1.735 empregados.

A importância das folhas de vencimentos do pessoal das oficinas, no ano de 1938, foi a seguinte:

	Importância	Média mensal
Santa Maria	3.144:870$900	262:072$500
Rio Grande	3.230:228$200	269:185$700
Quilômetro Três	2.251:975$000	187:664$600
	8.627:074$100	718:922$800

Essas folhas, no ano de 1937, atingiram ao total de 7.629:513$200, que corresponde à média mensal de .... 635:792$700.

Produção das oficinas

Durante o ano de 1938, foi a seguinte a produção das oficinas:

131 locomotivas reparadas, com a média mensal de 10,91 contra 11,50, em 1937.

159 carros, sendo 90 de pequenas e médias reparações, 52 de grandes reparações e 17 reconstruções, com a média mensal de 13,25 contra 13,50, em 1937.

1037 vagões reparados, com a média mensal de 86,41, contra 88,25, em 1937.

O custo global da reparação de locomotivas, carros e vagões atingiu à importância de 11.087:826$000, assim discriminada:

	1938	1937
Locomotivas	5.472:826$100	5.047:992$100
Carros	2.554:535$600	2.078:457$500
Vagões	3.060:464$300	2.685:118$600
	11.087:826$000	9.811:568$200

A média do custo das reparações, por unidade, foi a seguinte:

	1938	1937
Locomotivas	41:777$298	36:579$652
Carros	16:066$261	12:829$984
Vagões	2:951$267	2:535$522

Número médio de empregados, por mês, por unidade de locomotivas, carros e vagões reparados, no último quinquênio

DESIGNAÇÃO	1934		1935		1936		1937		1938	
	Quantidade	Número de empregados por unidade	Quantidade	Número de empregados por unidade	Quantidade	Número de empregados por unidade	Quantidade	Número de empregados por unidade	Quantidade	Número de empregados por unidade
Locomotivas reparadas	115	45,15	121	46,03	135	44,38	138	48,18	131	50,00
Carros reparados, construídos e reconstruídos	105	20,52	156	15,09	166	14,77	162	14,72	159	17,45
Vagões reparados, construídos e reconstruídos	984	2,40	725	2,56	980	2,55	1.059	2,87	1.037	2,28

Reparação de autos de linha da Viação Férrea

Foram reparados durante o ano de 1938, pelas oficinas de Santa Maria, 23 autos de linha, assim discriminados:

Do Tráfego	7
Da Via Permanente..................	16
Total......................	23

Reparação de autos de linha da Caixa de A. e Pensões

Foram reparados nas mesmas oficinas 22 autos de linha pertencentes à Caixa de Aposentadoria e Pensões.

ıntidades

OFICINAS	AÇO FUNDIDO		
	Quilos	Importância	Custo unitário 1 kg.
Santa Maria	42.469	68:918$330	1$623
Rio Grande	—	—	—
Totais em 1938 e custo uni	42.469	68:918$330	1$623
Totais em 1937 e custo uni	—	—	—

265 a 268

SERVIÇOS EXECUTADOS PARA O ALMOXARIFADO

A fundição de ferro, de bronze e de aço nas Oficinas atingiu as seguintes quantidades

OFICINAS	FERRO FUNDIDO			BRONZE FUNDIDO			AÇO FUNDIDO		
	Quilos	Importância	Custo unitário 1 kg.	Quilos	Importância	Custo unitário 1 kg	Quilos	Importância	Custo unitário 1 kg.
Santa Maria	465.927	408:164$130	0$876	158.454	477:452$530	3$013	42.469	68:918$330	1$623
Rio Grande	249.741	224:570$500	0$899	114.300	325:438$360	2$847	—	—	—
Totais em 1938 e custo unitário	715.668	633:034$630	0$885	272.754	802:890$890	2$944	42.469	68:918$330	1$623
Totais em 1937 e custo unitário	693.585,6	522:885$010	0$753	261.740,2	707:472$910	2$702	—	—	—

Objetos manufaturados

Inúmeros objetos foram confeccionados pelas Oficinas, para as diversas divisões da Viação Férrea. Dentre esses objetos, destaca-se, pela quantidade, a produção de parafusos, arruelas e rebites, para a 4.ª Divisão, que em 1938 atingiu às quntidades indicadas no quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	1938	1937	Diferença em 1938
Parafusos de linha ...	194.564	137.283	+ 57.281
Arruelas	219.292	216.688	+ 2.604
Rebites	222.631	295.067	— 72.436

Para o Almoxarifado, foram executados os seguintes serviços:

DESIGNAÇÃO	1938	1937	Diferença em 1938
Limas repicadas	5.404	—	+ 5.404
Molas confeccionadas	2.256	—	+ 2.256
Molas reparadas	2.062	—	+ 2.062

Custo da produção

A importância gasta com a manufatura de objetos e fundição de ferro, bronze e aço por conta do Almoxarifado foi a seguinte, comparada com a do ano anterior:

DESIGNAÇÃO	Ano de 1938	Ano de 1937	Mais em 1938
Objetos manufaturados	2.359:568$070	1.996:920$590	362:647$480
Fundição de ferro bronze	1.435:925$520	1.230:057$950	205:867$570
Fundição de aço	68:918$330	—	68:918$330
Total	3.864:411$920	3.226:978$540	637:433$380
Média mensal	322:034$326	268:914$878	53:119$448

Nas cifras acima indicadas não está incluído o enchimento fabricado pelas Oficinas de Santa Maria.

Serviço executados para a 4.ª Divisão

Diversos serviços foram executados para a 4.ª Divisão, tais como reparação de bombas, caldeiras, giradores, locomoveis, etc., pelas Oficinas de Santa Maria e Rio Grande, de acordo com as ordens de serviço expedidas por essa Divisão.

Oficinas de Santa Maria

A produção das Oficinas de Santa Maria, no ano de 1938, foi a seguinte, comparada com a de 1937:

Locomotivas

Foram reparadas 71 locomotivas, sendo:

	1938	1937
Reparações pequenas e médias......	3	—
Reparações grandes	68	72
	71	72

A média de reparações, em 1938, atingiu a 5,91 locomotivas por mês, contra 6 em 1937, havendo, portanto, um decréscimo de 0,09 locomotiva na produção de 1938.

O custo total dessas reparações foi de 2.729:179$500, com a média de 38:439$148 por locomotiva.

Melhoramentos nas oficinas de Santa Maria

De acordo com o projeto de remodelação parcial de diversas secções das oficinas de Santa Maria e cuja execução assegurará às oficinas, por mais alguns anos, a capacidade necessária para o bom desempenho dos serviços que lhes estão afetos, levou-se a efeito em 1938 mais alguns melhoramentos, dos quais se destacam os seguintes:

— Calçamento da secção de reparação de aparelhos a vácuo.

— Conclusão da instalação de um conversor tipo "Tropenas", para a fabricação de aço fundido.

— Instalação do Laboratório de Análises e Ensaios em salas apropriadas.

— Montagem de um torno mecânico adquirido na Alemanha, das fábricas Vereinigte Drehbank Fabriken (V. D. F.), acionado por motor elétrico.

Fundição de aço

A Viação Férrea já iniciou com sucesso a fundição de aço nas suas Oficinas de Santa Maria, obedecendo ao seguinte:
Processo: Bessemer-ácido
Convertedor: Tropenas
Capacidade líquida por carga: 1500 Kg. de aço.
Tem sido feitas três corridas em um dia por semana, podendo-se facilmente ir até 5 corridas.
A fundição de aço foi iniciada no mês de junho de 1938.
O custo médio do aço fundido adquirido em 1938 foi de 2$514.
A diferença é de 0$891 por quilo a favor do aço fundido na Viação Férrea.
Sobre o total de 42.469 quilos fundidos em 1938, economizou-se:

0$891 × 42.469 = 37:839$900

Têm sido fundidas peças variadas, mesmo de dimensões maiores, como a "canga" de aparelhos de choque e tração, e de responsabilidade, como essa e como as guias e caixas para mancais de rolamento dos carros-motores.

Como se vê pelos dados da tabela, além de conquistar-se uma apreciavel independência, tem obtido a Viação Férrea, com a fundição de aço, uma economia vultosa.

O convertedor e toda a sua instalação foram fabricados pelas próprias Oficinas de Santa Maria, depois de vários estudos e experiências, dos quais foi figura principal o sr. Josué Piccini, chefe das mesmas oficinas.

A bôa vontade e habilidade de vários outros empregados e dos operários que interviram, tanto na construção do convertedor e dos seus accesórios, como, depois, na sua utilização prática, contribuíram muito para o bom resultado final.

Um dos problemas mais delicados, relativo ao revestimento do convertedor, foi resolvido satisfatoriamente com material originário deste Estado.

Em vez do ventilador "Rooth", que não deu bom resultado, e em lugar de um turbo-ventilador para o substituir, foi idealizado pelo contra-mestre sr. Ladislau Lange um injetor, que funciona com ar fornecido por um compressor e cujos resultados são satisfatórios, tendo-se economizado vultosa importância.

Conta-se que, com o aumento de produção esperado, a economia anual seja superior a 200:000$000.

Representa, portanto, a fundição de aço na Viação Férrea um apreciavel sucesso.

Laboratório de Análises

O laboratório de análises, instalado anteriormente em uma dependência do depósito de Diretor A. Pestana, em 1932, e destinado a análises de carvão assim como análises e ensaios de diversos outros materiais, como óleos, tintas, vernizes, artefactos de borracha, continuou a prestar os seus serviços durante o ano de 1938.

Em vista de ter ficado resolvida a transferência daquele laboratório para junto das oficinas de Santa Maria, onde já existe outro de menores proporções, destinado a experiências e ensaios relativos a fundição de aço, não foi, durante o ano em relato, aumentado o seu aparelhamento, como se vinha procedendo desde a sua instalação.

O laboratório de análises foi removido para as oficinas de Santa Maria em fevereiro de 1938, tendo em seguida sido reiniciados os trabalhos de análises e ensaios de materiais.

Trabalhos realizados

Durante o ano de 1938 foram entregues ao laboratório 120 amostras para serem submetidas a análises e ensaios; o número de ensaios e análises, feitas, foi de 107 e o número de determinações, de 902.

Oficinas de Rio Grande

A produção das Oficinas de Rio Grande, no ano de 1938, foi a seguinte, comparada com a de 1937:

Locomotivas

Foram reparadas 60 locomotivas, sendo:

	1938	1937
Reparações pequenas e médias..	5	9
Reparações grandes	55	57
	60	66

A média de reparações, em 1938, foi de 5 locomotivas por mês, contra 5,50 em 1937, ou seja menos 0,50.
O custo total dessas reparações foi de 2.743:646$600, que corresponde à média de 45:727$443 por locomotiva.

Carros

Em 1938, saíram das Oficinas 59 carros, sendo:

	1938	1937
Reconstruções	4	7
Reparações gerais	21	30
Reparações médias	34	22
	59	59

A despesa com a reparação e reconstrução dêsses veículos e o custo unitário foram os seguintes:

DESIGNAÇÃO	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo unitário
Reparação	762:209$500	55	4,58	13:858$354
Reconstrução	125:866$800	4	0,33	41:466$700
Total	888:076$300	59	4,91	15:052$140
Total em 1937	747:519$800	59	4,91	12:669$827

Vagões

Em 1938, saíram das Oficinas 96 vagões, sendo:

	1938	1937
Reconstruções	18	4
Reparações gerais	17	39
Reparações médias	61	97
	96	140

A despesa total efetuada com os vagões saídos das Oficinas foi de 411:219$400, com a média mensal de 34:268$283 e o custo unitário de 4:283$535.

Em 1937, a despesa total foi de 402:298$400, com a média mensal de 33:524$866 e o custo unitário de 2:873$560.

Montagem de 300 vagões fechados

O serviço de montagem e preparo de painéis de madeira para os 300 vagões fechados — trabalhos êsses executados pelas oficinas de Rio Grande — foi iniciado em maio de 1937 e terminado em junho de 1938, com a despesa total de 1.292:821$700, ou seja a despesa média por vagão de ..... 4:309$330.

Êsses vagões ficaram concluídos e foram entregues ao tráfego nas datas constantes do quadro abaixo:

NÚMERO DOS VAGÕES	Quantidade	Data da entrega ao tráfego
9401	1	19 de janeiro de 1938
9402 a 9415....................	14	3 de fevereiro de 1938
9416 a 9425....................	10	9 de fevereiro de 1938
9426 a 9429....................	4	11 de fevereiro de 1938
9430 a 9433....................	4	15 de fevereiro de 1938
9434 a 9437....................	4	16 de fevereiro de 1938
9438 a 9441....................	4	18 de fevereiro de 1938
9442 a 9445....................	4	21 de fevereiro de 1938
9446 a 9451....................	6	24 de fevereiro de 1938
9452 a 9457....................	6	1 de março de 1938
9458 a 9461....................	4	3 de março de 1938
9462 a 9465....................	4	5 de março de 1938
9466 a 9471....................	6	8 de março de 1938
9472 a 9475....................	4	10 de março de 1938
9476 a 9480....................	5	11 de março de 1938
9481 a 9487....................	7	14 de março de 1938
9488 a 9493....................	6	16 de março de 1938
9494 a 9499....................	6	18 de março de 1938
9500 a 9506....................	7	21 de março de 1938
9507 a 9511....................	5	23 de março de 1938
9512 a 9517....................	6	25 de março de 1938
9518 a 9522....................	5	28 de março de 1938
9523 a 9526....................	4	30 de março de 1938
9527 a 9532....................	6	1 de abril de 1938
9533 a 9537....................	5	4 de abril de 1938

NÚMERO DOS VAGÕES	Quantidade	Data da entrega ao tráfego
9538 a 9542....................	5	7 de abril de 1938
9543 a 9547....................	5	8 de abril de 1938
9548 a 9552....................	5	10 de abril de 1938
9553 a 9557....................	5	13 de abril de 1938
9558 a 9562....................	5	16 de abril de 1938
9563 a 9568....................	6	19 de abril de 1938
9569 a 9574....................	6	22 de abril de 1938
9575 a 9580....................	6	25 de abril de 1938
9581 a 9586....................	6	27 de abril de 1938
9587 a 9592....................	6	29 de abril de 1938
9593 a 9598....................	6	2 de maio de 1938
9599 a 9604....................	6	5 de maio de 1938
9605 a 9606....................	2	7 de maio de 1938
9607 a 9611....................	5	12 de maio de 1938
9612 a 9616....................	5	14 de maio de 1938
9617 a 9621....................	5	17 de maio de 1938
9622 a 9626....................	5	19 de maio de 1938
9627 a 9631....................	5	21 de maio de 1938
9632 a 9636....................	5	24 de maio de 1938
9637 a 9641....................	5	26 de maio de 1938
9642 a 9646....................	5	28 de maio de 1938
9647 a 9651....................	5	31 de maio de 1938
9652 a 9656....................	5	2 de junho de 1938
9657 a 9661....................	5	4 de junho de 1938
9662 a 9666....................	5	7 de junho de 1938
9667 a 9671....................	5	10 de junho de 1938
9672 a 9676....................	5	13 de junho de 1938
9677 a 9681....................	5	15 de junho de 1938
9682 a 9686....................	5	17 de junho de 1938
9687 a 9700....................	14	27 de junho de 1938
Total....................	300	

Montagem de 15 vagões tanques para o transporte de líquido inflamáveis

A montagem dos vagões acima, executada nas oficinas de Rio Grande, teve início em dezembro de 1937 e foi terminada em janeiro de 1938, verificando-se a despesa total de 18:846$200, o que dá o custo médio de 1:256$413 por vagão.

A entrega dêsses vagões ao tráfego foi feita parceladamente, por lotes, nas datas abaixo indicadas:

NÚMERO DOS VAGÕES	Quantidade	Data da entrega ao tráfego
Vagões tanques para o transporte de óleo (cor creme)		
15501 a 15505	5	31 de dezembro de 1937
15506 a 15510	5	6 de janeiro de 1938
Total	10	
Vagões tanques p.ª o transporte de gasolina (cor de alumínio)		
15511 a 15513	3	31 de dezembro de 1937
15514 a 15515	2	6 de janeiro de 1938
Total	5	
Total geral	15	

Melhoramentos nas oficinas de Rio Grande

A-pesar-do acúmulo de serviços nas oficinas de Rio Grande, foram efetuados alguns melhoramentos, dos quais destacam-se os seguintes:

— Caiação externa no edifício das oficinas mecânicas, e conservação dos pisos de paralelepípedos.

— Construção de um torno mecânico com distância entre pontos 250 × 1000 mm., movido a correia.

— Montagem de 2 tornos mecânicos adquiridos das fábricas Vereinigte Drehbank Fabriken (V. D. F.), da Alemanha, acionados por motores elétricos.

Oficinas do Quilômetro Três

A produção das Oficinas do Quilômetro Três foi a seguinte:

Carros

Durante o ano saíram das Oficinas 100 carros, sendo:

	1938	1937
Reconstruções	13	15
Reparações gerais	31	39
Reparações médias	56	49
	100	103

A média mensal de reparações foi de 8,33 carros. A despesa com a reparação e reconstrução dêsses veículos e o custo unitário correspondente foram os seguintes:

DESIGNAÇÃO	Despesa	Quantidade	Média mensal	Custo unitário
Reparações	1.130:272$700	87	7,25	12:991$640
Reconstruções..	536:186$600	13	1,08	41:245$123
Total de 1938	1.666:459$300	100	8,33	16:664$593
Total de 1937	1.330:937$700	103	8,58	12:921$725

Vagões

Durante o ano saíram das oficinas 941 vagões, sendo:

	1938	1937
Reconstruções	37	12
Reparações gerais	141	175
Reparações médias	763	732
	941	919

A despesa total efetuada com os vagões saídos das oficinas foi de 2.649:244$900, com a média mensal de 220:770$406 e o custo unitário de 2:815$350.

Em 1937, a despesa total foi de 2.282:820$200, com a média mensal de 190:235$016 e o custo unitário de 2:484$026.

Montagem de 100 vagões gradeados

O serviço de montagem dos 100 vagões gradeados, executado nas oficinas do Quilômetro Três, foi iniciado em janeiro de 1938 e terminado em março do mesmo ano, com a despesa total de 249:895$800, ou seja a despesa média por vagão de 2:948$958.

Esses vagões foram entregues ao tráfego, em lotes, parceladamente, nas datas constantes do quadro abaixo:

NÚMERO DOS VAGÕES	Quantidade	Data da entrega ao tráfego
6410 a 6421	12	31 de janeiro de 1938
6422 a 6428	7	14 de fevereiro de 1938
6429 a 6433	5	15 de fevereiro de 1938
6434 a 6440	7	22 de fevereiro de 1938
6441 a 6445	5	24 de fevereiro de 1938
6446 a 6451	6	28 de fevereiro de 1938
6452 a 6457	6	4 de março de 1938
6458 a 6463	6	5 de março de 1938
6464 a 6469	6	9 de março de 1938
6470 a 6477	8	15 de março de 1938
6478 a 6481	4	16 de março de 1938
6482 a 6487	6	18 de março de 1938
6488 a 6493	6	23 de março de 1938
6494 a 6499	6	25 de março de 1938
6500 a 6505	6	28 de março de 1938
6506 a 6509	4	31 de março de 1938
Total	100	

Solda a oxi-acetileno

O número de peças soldadas em 1938 foi de 38.380, contra 32.222, em 1937.

Solda elétrica

O número de peças soldadas em 1938 foi de 11.713, contra 11.859, em 1937.

Melhoramentos nas oficinas do Quilômetro Três

Prosseguiram, no ano de 1938, os trabalhos de melhoramentos nas oficinas do Quilômetros Três, dentre os quais destacam-se os seguintes:

— Ligação do pavilhão A, onde estão localizados o armazém, ferramentaria, secção mecânica e metalação com o pavilhão B, onde estão localizadas a usina, ferraria, caldeiraria, secção mecânica auxiliar da ferraria e secção de rodados.

— Continuação do serviço de calçamento com paralelepípedos de madeira, nos pavilhões.

— Instalação de uma serra-fita "Reimann", na serraria.

— Instalação de 2 tornos de bancadas na secção de ferramentaria.

— Montagem do motor "Wolf", de 65 HP., proveniente das oficinas de Santa Maria, serviço êsse que continua em andamento.

Inspetoria de eletricidade

Os serviços a cargo da Inspetoria de Eletricidade decorreram normalmente, os quais compreendem as usinas geradoras de força e luz, a iluminação das locomotivas e dos carros e a fiscalização da energia elétrica fornecida à Viação Férrea pelas usinas públicas e particulares de diversas localidades.

A Inspetoria de Eletricidade dispunha de 73 empregados, em 31 de dezembro de 1938, contra 71, em 31 de dezembro de 1937.

A despesa apurada pelas folhas de vencimentos, foi em 1938, de 398:408$500 com a média mensal de 33:300$700.

São as seguintes as usinas em funcionamento, pertencentes à Viação Férrea.

Usinas em funcionamento, pertencentes à Viação Férrea

LOCALIDADE	MOTOR			GERADOR					
	Número	Tipo	Potência	Número	Tipo de corrente	Voltagem normal	Corrente normal	POTÊNCIA KW.	POTÊNCIA HP.
			HP.						
Santa Maria	03	Fixa	200	13–14	Contínua	220	600	150	200
Santa Maria	011	Semi-fixa	100	15	Alternada	230	351	140 KVA.	170
Quilômetro Três	012	Semi-fixa	65	2	Contínua	230	522	120	165
Quilômetro Três	018	Semi-fixa	100	4	Contínua	230	243	56	76
Quilômetro Três	02	Fixa	80	3	Contínua	220	273	60	81,5
Cacequí	016	Semi-fixa	60	9	Alternada	220/380	157	60 KVA.	87,5
Ramiz Galvão	015	Semi-fixa	60	10	Contínua	220	204	45	61
Ivo Ribeiro	017	Semi-fixa	48	8	Contínua	230	109	25	34
Bagé	067	Locomovel	40	11	Alternada	220/230	52	36 KVA.	49
Passo Fundo	020	Locomovel	30	249	Contínua	230	116	22	30
Jacuí	049	Locomovel	15	19	Alternada	230	38	15 KVA.	20,5
Marcelino Ramos	044	Locomovel	25	16	Contínua	230	87	20	27
Cerro Chato	043	Locomovel	25	21	Contínua	220	62	13,5	18,5
Montenegro	048	Locomovel	25	17	Contínua	230	87	20	27
Cruz Alta	047	Locomovel	40	12	Alternada	220/380	43	30 KVA.	41
Volante	0103	Explosão	30	7	Contínua	230	109	25	34

A energia elétrica fornecida pelas usinas da Viação Férrea para iluminação e força motriz atingiu, em 1938, como se verifica pelo quadro a seguir, a 2.134.147 quilowatts-hora, na importância de 1.026:353$700, ou sejam 177.845 quilowatts-hora por mês, em média, na importância de 85:529$900, com o custo médio de $480 o quilwatt-hora.

Em 1937, foram fornecidos 173.640 quilowatts-hora por mês em média, na importância de 68:150$000, correspondendo ao custo médio de $390 o quilowatt-hora.

Verifica-se que, em 1938, houve um acréscimo de $090 no custo do quilowatt-hora.

Santa

Quilô
Cace
Rami
Ivo
Bagé
Pass
Marc
Cerr
Mont
Cruz
Jacu
Rio G

Diret

NO
Sa
ar de
Ri
Qu

283

MELHORAMENTOS NAS USINAS

Usina de Santa Maria

Em janeiro de 1938 foi terminada a montagem da máquina fixa horizontal "The Ball Wood C.º", de 200 HP., adquirida da Companhia Energia Elétrica Rio-Grandense. A máquina em questão foi montada ao lado da antiga usina em um aumento para tal fim construído. Com a instalação dessa máquina o fornecimento de energia elétrica para as oficinas mecânicas e outras dependências locais, foi sensivelmente melhorado. Os principais característicos da máquina em referência são os seguintes:

Potência	200 HP.
Rotações	275 r. p. m.
Pressão	alta e baixa

A máquina é conjugada diretamente a dois geradores de corrente continua de 75 Kw, 220 volts, cada um, montados nas extremidades do eixo.

Com a montagem dessa máquina foi retirado da usina o dínamo de corrente contínua de 120 Kw, 220 volts, que era acionado a correia pela máquina semi-fixa "Lanz", de 100 HP. O dínamo em questão foi removido para a usina das oficinas do Quilômetro Três, onde será instalado.

Como medida preliminar, prevendo a mudança da corrente de contínua para alternada, foi montado também na usina de Santa Maria um gerador de corrente alternada de 140 KVA, 230 volts, que está sendo acionado pela máquina semi-fixa "Lanz", de 100 HP. A instalação em questão foi terminada, em novembro, sendo iniciado nessa data, o fornecimento de corrente alternada para iluminação durante a noite, bem como o fornecimento de força durante o dia, para motores elétricos de corrente alternada instalados nas oficinas locais.

Instalações novas

Durante o ano de 1938, foram feitas as seguintes instalações, entre outras de menor importância:

Na usina de Santa Maria

1 grupo-gerador de 200 HP.
1 dínamo alternador de 140 Kw.
1 dínamo de 56 Kw., corrente continua.
1 quadro de distribuição de luz e força.

No posto de visita de Santa Maria

1 motor elétrico de 10 HP.

Em Pôrto Alegre

1 bomba centrífuga no Edifício Mentz (Escritório Central)
1 bomba centrífuga no recinto da estação
1 proteção contra calor do motor elétrico da fotocópia da 5.ª Divisão.

Em Ivo Ribeiro

2 motores elétricos para acionar as máquinas de cortár trilhos.

Turbo-dínamos

Em 31 de dezembro de 1938, existiam instalados nas locomotivas da Viação Férrea 204 turbo-dínamos.

Iluminação de carros

Acham-se dotados de luz elétrica, em 31 de dezembro de 1938, 226 carros com dínamos e baterias, 18 com baterias e 2 com instalação para 220 volts.

Continuou-se com a fabricação de chapas positivas para acumuladores de chumbo, sendo as caixas de madeira substituídas em grande número por outras de ebonite.

Revisão geral dos acumuladores

Durante o ano foram feitas 4.575 revisões em diversos acumuladores, assim discriminadas:
2.903 em acumuladores de chumbo;
1.672 em acumuladores de níquel-cadmium

Carga nos acumuladores

Foram procedidas 4.755 cargas em diversos acumuladores.

Montagem de acumuladores

Foram montados 180 acumuladores de chumbo, de 11 chapas ou sejam 15 baterias compostas de 12 elementos cada uma.

Instalação de novos tornos V. D. F. nas oficinas da Locomoção em Rio Grande

Bombas elétricas

Achavam-se funcionando, em 31 de dezembro de 1938, 39 grupos motores-bombas em diversas instalações hidráulicas.

Contadores de corrente elétrica

Achavam-se instalados, em 31 de dezembro de 1938, 671 contadores de corrente elétrica, assim discriminados:

Em dependências da Viação Férrea	78
Em residências de empregados	555
Em residências de particulares	38
Total	671

Secção de galvanoplastia

Foram niquelados durante o ano 3.625 peças de locomotivas, carros, carros-motores, aparelhos telegráficos, e polidas 2.498 peças.

Inspetorias de Tração

Em 31 de dezembro trabalhavam nas Inspetorias de Tração 2.302 empregados, contra 2.234 em 1937, sendo na 1.ª Secção 543, na 2.ª 532, na 3.ª 352, na 4.ª 521 e na 5.ª 354 empregados.

O excesso de 68 empregados em 1938 sobre 1937 é justificado por terem entrado em tráfego 11 novas locomotivas Mountain.

Prêmios de economia de combustivel

No dia 30 de outubro de 1938 foram distribuídos os prêmios de economia de combustivel aos maquinistas e foguistas, que se tornaram merecedores no ano anterior.

A entrega desses prêmios foi efetuada na sede da Associação, em Santa Maria, pela comissão de funcionários designada pela Diretoria Geral da Viação Férrea e pelo representante do Consórcio Administrador de Emprêsas de Mineração.

Foram os seguintes os empregados contemplados com os prêmios:

1.ª Secção

1.º prêmio — maquinista Adolfo Francisco Damiani e foguista Carlos Ghilardi.

2.º prêmio — maquinista Otávio da Silva Filho e foguista Cesar Soares.
3.º prêmio — maquinista Manoel S. Nunes e foguista Luiz Antônio Alves.

2.ª Secção

1.º prêmio — maquinista Hildebrando M. dos Santos e foguista Dorival A. Santos.
2.º prêmio — maquinista João Costa e foguista João Albino da Silva.
3.º prêmio — maquinista Manoel Marques e foguista Afonso Rosa.

3.ª Secção

1.º prêmio — maquinista Lourival dos Santos e foguista Manoel Camacho.
2.º prêmio — maquinista Diogo Martins e foguista Adão Tobias.
3.º prêmio — maquinista Galdino Pedroso e foguista Ramão Grisol.

4.ª Secção

1.º prêmio — maquinista João P. Rodrigues e foguista João A. da Costa.
2.º prêmio — maquinista Manoel Silva e foguista João B. Barros.
3.º prêmio — maquinista Alfredo Mugica e foguista Pedro S. Fogaça.

5.ª Secção

1.º prêmio — maquinista Onofre Ferrão e foguista Antônio G. Duarte.
2.º prêmio — maquinista José M. de Oliveira e foguista Miguel D. Barbosa.
3.º prêmio — maquinista Florentino Maciel e foguista Ladislau M. Souza.

Emblema de mérito

Para proceder à escolha dos maquinistas merecedores do "Emblema de Mérito", instituído pelas circulares ns. 65 e 17, de 4 de setembro de 1928 e 9 de julho de 1929, respectivamente, da 3.ª Divisão, correspondente ao ano de 1937, a comissão, para tal fim nomeada, reuniu-se em Porto Alegre em 26 de dezembro de 1938.

Depois de detidamente examinados os assentamentos dos candidatos indicados pelos srs. Inspetores de Tração, a comissão opinou pela concessão do prêmio aos seguintes maquinistas, o que foi aprovado pela Diretoria Geral:

1.ª Secção — maquinista de 2.ª classe Otacílio Silva, do Depósito de Diretor A. Pestana.

2.ª Secção — maquinista de 1.ª classe Roberto Morozetti, do Depósito de Santa Maria.

3.ª Secção — maquinista de 1.ª classe Deoclécio Pereira da Silva, do Depósito de Cacequí.

4.ª Secção — maquinista de 4.ª classe Pedro Amálio José Gastaldo, do Depósito de Rio Grande.

5.ª Secção — maquinista de 3.ª classe Adolfo Francisco Damiani, do Depósito de Passo Fundo.

Preparo de maquinistas

Além da instrução regularmente ministrada aos maquinistas, pelos respectivos instrutores, foi intensificado durante o ano de 1938 o preparo de praticantes de máquinistas nas cinco secções de tração, com o fim de preencher as vagas, que se verificam.

A habilitação dos praticantes foi desenvolvida pelos instrutores de maquinistas sob a orientação dos inspetores de tração.

Depois de um período de instrução teórica e prática, os praticantes são submetidos a exame, procedido por comissões organizadas em cada secção, afim de se habilitarem ao cargo de maquinistas.

Melhoramentos nos depósitos

Além da conservação ordinária dos depósitos e postos de visita, poucos foram os melhoramentos introduzidos, em virtude das medidas de economia, sendo os principais os seguintes:

1.ª Secção de tração

Depósito de Diretor A. Pestana — Foi terminar a remodelação e adaptação do pavimento onde funcionavam os motores a gás pobre, para o escritório do referido Depósito.

Foi procedido o levantamento do piso do deposito em 40 centímetros.

Ficou terminada a reforma geral da rede elétrica, destinada a força-motriz e instalados os diversos motores elétri-

cos para o acionamento direto das máquinas ferramentas e das transmissões, utilizando-se a energia procedente da usina da Companhia Energia Elétrica Rio-Grandense.

Ficou concluída a construção de duas valas falsas revestidas de cimento e com ligação a seis linhas, que correm nos dois sentidos sobre valetas também revestidas de cimento.

2.ª Secção de tração

Depósito de Santa Maria — Foi iniciado o calçamento com paralelepípedos de madeira feitos de dormentes refugados.

Foi remodelada a cobertura do edifício.

4.ª Secção de tração

Depósito de Bagé — Foram concluídas as obras de reforma geral, tendo ficado amplo, com duas valas falsas e três linhas.

Tratamento de agua e lavagens de caldeiras

O tratamento de agua e a lavagem de caldeiras, pelo sistema Dearborn, iniciado em 27 de abril de 1933, continuou a ser feito pela Dearborn Chemical Company, durante o ano de 1938, com bons resultados.

As lavagens de caldeiras estacionárias e das locomotivas, que eram, antes do tratamento Dearborn, realizadas três vezes ao mês, passaram a ser feitas mensalmente, conservando-se as caldeiras em bôas condições de limpeza e isentas de incrustações.

Transporte de médicos em automoveis de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões

O transporte de médicos em autos de linha, reinciados em janeiro de 1933, continuou a ser feito em 1938 com regularidade.

Esses veículos, que são de propriedade da Caixa de Aposentadoria e Pensões, continuam a ser reparados, conservados e conduzidos pela 3.ª Divisão, de acôrdo com o convênio celebrado entre a Viação Férrea e a Junta Administrativa da referida Caixa.

Em 31 de dezembro de 1938 era a seguinte a situação dos autos de linha da Caixa de Aposentadoria e Pensões:

Número do auto de linha	Estado de conservação	Localização	Observações
30	Máu	Depósito de Cruz Alta	
31	—	Oficinas de Santa Maria	Em reparação
32	Regular	Depósito de Passo Fundo	
33	Bom	Depósito de Santa Maria	
34	Bom	Depósito de Bagé	
36	Bom	Depósito de Cacequí	
37	Bom	Depósito de Montenegro	
38	Bom	Depósito de Alegrete	
39	Bom	Depósito de Ramiz Galvão	
40	Máu	Depósito de Cacequí	
41	Bom	Depósito de Eng.º I. Ribeiro	
42	—	Oficinas de Santa Maria	Em reparação

RESUMO

Em serviço:

Em bom estado	7	
Em regular estado	1	
Em máu estado	2	10

Nas oficinas:

Em reparação	2	
Aguardando reparação	—	2
		12

A conservação e a condução desses automoveis estão a cargo dos Depósitos, sób a fiscalização dos inspetores de tração.

O percurso total efetuado durante o ano de, 1938 foi de 193.100.232 quilômetros, contra 177.583.355 quilômetros em 1937, isto é, superior em 15.516, 877 quilômetros ao do ano anterior.

Todo o percurso foi realizado com regularidade, registando-se, apenas, alguns acidentes de pouca importância, motivados por causas imprevistas.

As despesas com a reparação, conservação e condução desses autos, que em 1937 importaram em 49:219$400, em 1938 atingiram a 81:986$100, ou sejam mais 32:775$700 do que as do ano anterior.

Essas despesas com conservação e condução podem ser apreciadas no quadro a seguir, onde constam, também, outros dados importantes referentes a esse serviço.

Des nsporte de médicos em 1938.

Número do auto	Percu efetu	POR QUILÔMETRO			DESPESA	
		UBRIFICANTE		Despesa com a conservação e condução	Com gasolina, óleo conservação e condução	Por Km. percorrido
		o	Custo			
	K					
30	11.88	075	0$024	0$076	2:994$300	0$251
31	6.37	058	0$018	0$002	1:361$100	0$213
32	25.92	075	0$023	0$028	5:687$400	0$219
33	11.82	018	0$006	0$040	1:553$800	0$131
34	11.23	064	0$021	0$011	2:243$900	0$200
36	20.69	044	0$016	0$047	4:102$900	0$198
37	20.67	015	0$005	0$042	2:837$400	0$137
38	14.48	048	0$015	0$068	3:579$400	0$247
39	7.91	072	0$023	0$054	1:887$700	0$238
40	21.90	087	0$030	0$009	5:548$800	0$253
41	24.11	069	0$023	0$061	6:292$700	0$261
42	14.55	092	0$030	0$031	3:560$600	0$244
TOTAL	191.59	060	0$020	0$040	41:650$000	0$217

295 a 298

Inspetoria do Material Rodante

Durante o ano de 1938, correram com regularidade os serviços afetos a essa inspetoria.

A inspetoria, com sede em Santa Maria, dispunha, em 31 de dezembro de 1938, de 100 empregados, distribuídos pelo escritório da inspetoria e postos de visita de Santa Maria e Pinhal.

Melhoramentos verificados durante o ano

Foram instalados nas cabinas dos cinco carros dormitórios Pullman vasos de micção, fabricados de metal branco com serviço de lavagem e higiene completa. Estuda-se a introdução de instalação idêntica nas cabinas dos dormitórios de madeira, que não possuem ar comprimido, para dar a necessária pressão à agua.

No posto de visita de Santa Maria foi organizada, por iniciativa do inspetor do material rodante, uma instalação completa para a vulcanização de mangotes avariados, de freio a vácuo. Esta instalação tem apresentado resultados econômicos apreciaveis.

A vulcanização foi iniciada em 1.° de julho e até 31 de dezembro foram reparados 1558 mangotes de 2 polegadas.

Foi introduzido um novo tipo de canga de aço fundido para os aparelhos de choque e tração "Tandem" dos engates automáticos, em substituição das cangas feitas de ferro chato. As novas cangas de aço são fundidas nas oficinas de Santa Maria e vem trazendo resultados apreciaveis, tanto econômicos como de segurança para os trens.

Foi posto em execução o plano de reaproveitamento das molas espirais externas dos truques de vagões que, com a confecção de molas internas mais resistentes, proporcionaram o reaproveitamento completo destas molas externas. Este serviço, além dos resultados econômicos, tem trazido sensiveis melhoras na conservação dos veículos.

V PARTE

4.ª DIVISÃO

VIA PERMANENTE

LINHAS E EDIFÍCIOS

4.ª DIVISÃO

VIA PERMANENTE

LINHAS E EDIFÍCIOS

Despesas

As despesas realizadas durante o ano, com esta Divisão, atingiram a cifra de

22.514:820$600,

assim discriminada:

Pessoal	14.731:651$500
Material	7.783:169$100
Total	22.514:820$600

As despesas efetuadas em 1937 alcançaram o total de

16.637:801$250,

assim compreendidas:

Pessoal	11.820:363$700
Material	4.817:437$550
Total	16.637:801$250

Comparado com 1937 verifica-se ter havido um acréscimo de 5.877:019$350, proveniente do seguinte:

Pessoal

a) incorporação da Variante do Barreto	360:000$000
b) criação de diversas turmas relacionadas neste relatório	1.313:190$000
c) majoração de vencimentos verificada a contar de março de 1938..........	663:175$000
d) diversas turmas provisórias criadas no decurso do ano e já extintas.....	214:922$800
e) imputação registada pela 5.ª Divisão a débito da 4.ª Divisão a mais em 1938	360:000$000
Soma do excesso com pessoal....	2.911:287$800

Material

a) emprego a mais de 148.890 dormentes	1.550:715$100
b) aplicação de maior quantidade de materiais diversos para a conservação da linha, edifícios e instalações hidráulicas	1.415:016$450
Soma do excesso com material..	2.965:731$550

Resumo

Pessoal	2.911:287$800
Material	2.965:731$550
Total do excesso	5.877:019$350

Pelo quadro anexo a este relatório, ainda se pode apreciar o custo médio anual, por unidade dos diversos serviços realizados por esta Divisão.

comparada com a orçada

esa da em 7	DIFERENÇAS			
	Entre a despesa orçada e a realizada em 1938		Entre a despesa realizada em 1937 e 1938	
	Para mais	Para menos	Para mais	Para menos
383$000	337:606$300	—	676:650$900	—
973$000	—	20:213$800	—	6:186$800
804$200	—	210:284$300	134:718$700	—
687$800	—	112:501$300	1.458:974$500	—
514$500	8:984$200	—	1:013$300	—
170$600	184:164$300	—	267:828$500	—
857$500	43:850$300	—	58:254$400	—
909$500	44:796$100	—	1.282:886$600	—
960$000	—	30:740$500	3:299$500	—
681$200	—	98:130$600	—	11:588$600
892$150	—	353:663$800	59:191$650	—
900$100	—	71:981$000	30:429$300	—
668$700	—	39:102$900	—	22:228$000
752$600	398:442$900	—	640:127$500	—
275$500	99:565$300	—	172:164$200	—
607$100	334:526$900	—	684:734$200	—
192$700	70:829$900	—	127:686$000	—
873$700	244:542$400	—	381:853$500	—
297$400	1:507$400	—	—	62:790$000
801$250	1.768:816$000	936:618$200	5.979:812$750	102:793$400

Quadro demonstrativo das despesas realizadas em 1938, com os diversos serviços abaixo discriminados, com o respectivo custo médio anual

CONTA		Pessoal	Material	TOTAL	Unidade	Quantidade	Custo médio anual por unidade
N.º	DESIGNAÇÃO						
3	Polícia e guarda da linha	957:037$900	22:485$000	979:522$900	Km.	3.353,368	292$101
4-a	Nivelamento	1.337:711$700	—	1.337:711$700	Ml.	1.281.335,000	1$043
4-a	Desgolpeamento	1.727:020$200	—	1.727:020$200	Golpe	392,032	4$405
4-a	Repregação	754:879$500	—	754:879$500	Ml.	1.210.246,000	0$623
4-a	Capinas e roçadas....	961:441$900	—	961:441$900	M.²	45.050.943,000	0$021
4-b	Acidentes	22:527$800	—	22:527$800	N.º	698	32$274
4-d	Substituição de trilhos	102:328$800	4:783$100	107:111$900	Ml.	101.623,570	1$000
5	Substituição de dormentes	624:182$900	3.047:612$300	3.671:795$200	Peça	388,385	9$454
7	Lastros	219:142$600	1:950$000	221:092$600	Ml.	110.919,000	1$993
9	Reparação de cercas..	224:548$400	139:781$000	364:329$400	Ml.	1.802.490,000	0$202
	Totais........	6.930:821$700	3.216:611$400	10.147:433$100	—	—	—

PESSOAL

Efetivo

No ano transcorrido, o número médio de empregados, no serviço da 4.ª Divsãio, Via Permanente, foi de 4.647, assim distribuídos:

Escritório Central	65
1.ª Residência	335
2.ª "	436
3.ª "	522
4.ª "	517
5.ª "	412
6.ª "	358
7.ª "	354
8.ª "	296
9.ª "	378
10.ª "	439
11.ª "	339
Inspetoria hidráulica	196
Total..........	4.647

Constata-se um acréscimo de 703 empregados em relação a 1937 e ocorrido nas seguintes condições:

Variante do Barreto

Criação das turmas de 1 a 6 Barreto, Empedramentos 4 e 5, Lastro n.º 12 e Extraordinária de aterro......	125

Ramal de Quaraí

Criação das turmas de 69 a 72 Quaraí e Volante n.º 7...	38

Linha de Santiago

Criação das turmas 59 a 74 Santiago e volantes de ns. 9 a 11	196
Aumento do número de bombeiros para as instalações hidráulicas dos trechos incorporados, que são: Variante do Barreto, Ramal de Quaraí e linha de Santiago	9
Criação das turmas de operários provisórios, já extintas	115
A transportar....................................	483

Transporte	483
Preenchimento de vagas que, por falta absoluta de pessoal, não foi possivel preencher no exercício de 1937	27
Criação de diversas turmas extraordinárias, no decorrer do ano de 1938 (turmas de substituição de trilhos, volantes e de operários)	193
Total	703

Empregados aposentados

De acôrdo com o artigo 78 do decreto n.º 20.465, de 1.º de Outubro de 1931, que rege a Caixa de Aposentadoria e Pensões, foram aposentados, durante o ano, por invalidez, 44 empregados da Via Permanente e 1 por aposentadoria ordinária.

Pensões

Aos herdeiros dos empregados falecidos, foram concedidas 43 pensões de acôrdo com o artigo 84 do decreto acima referido.

EXTENSÃO DA REDE

A extensão da rede em 31 de dezembro de 1938 era a seguinte:

Santa Maria a Porto Alegre	390.650,63 m.
Variante Barreto a Diretor A. Pestana	60.294,20 "
Duplicação da linha do entroncamento da Variante a Navegantes	3.011,00 "
Santa Maria a Uruguaiana	374.320,75 "
Santa Maria a Marcelino Ramos	531.542,21 "
Cacequí a Rio Grande	489.735,10 "
Entroncamento a Santana	158.563,70 "
Salso a São Borja	216.658,00 "
Uruguaiana a Barra do Quaraim	75.283,80 "
Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja	304.887,00 "
Montenegro a Caxias	117.293,71 "
Rio dos Sinos a Taquara	53.317,00 "
Taquara a Canela	56.995,60 "
Carlos Barboza a Bento Gonçalves	19.300,00 "
Margem a Margem do Taquarí	2.115,00 "
Ramiz Galvão a Santa Cruz	30.311,45 "
Alegrete a Mancarrão	100.185,60 "
Cruz Alta a Santo Ângelo	109.387,00 "
Santo Ângelo a Cruzeiro	66.598,80 "
São Sebastião a Dom Pedrito	55.007,70 "
A transportar	3.215.458,25 m.

Transporte	3.215.458,25 m.
Basílio a Jaguarão	113.623,99 "
Pelotas a Pelotas Fluvial.................	3.296,50 "
Junção a Beira Mar.......................	17.283,70 "
Ildefonso Pinto a Vila Nova..............	14.900,00 "
Total..............	3.364.562,44 m.

A extensão das linhas para efeito das médias de dormentes empregados, foi tomada com exclusão de alguns trechos, onde no ano em apreço não houve substituição de dormentes.

Como se constata pelo último relatório, a extensão das linhas em 31 de dezembro de 1937, era de 3.351.186,88 Km., havendo assim um acréscimo de 13.375,66 Km. relativo ao seguinte:

a) 15.185,60 Km. proveniente da inauguração dos trechos de Quaraí Mirim-João Marcelino no ano de 1937, e de João Marcelino a Mancarrão em 1938.

b) Supressão do Ramal do Paredão, 3.292,00 m.

c) Pequenas correções introduzidas nas linhas de Santa Maria a Marcelino Ramos, Cacequí a Rio Grande, Salso a São Borja, Dilermando de Aguiar a Santiago e São Borja, ramais de Montenegro-Caxias, Rio dos Sinos a Taquara, Margem a Margem do Taquarí, Cruz Alta a Santo Ângelo e Cruzeiro, Basílio a Jaguarão, Pelotas a Pelotas Fluvial e Junção a Beira Mar, numa extensão a mais no total de 1.418,96 m., conforme elementos mais exatos colhidos pelas Residências.

DESVIOS

a) Pertencentes à Viação Férrea

A extensão desses desvios em 1.° de janeiro de 1938 era de 338.368,85 metros e em 31 de dezembro do mesmo ano, de 368.147,40 metros, havendo assim um aumento de 29.778,55 metros.

b) Pertencentes à particulares

Em 1.° de janeiro de 1938, era a sua extensão de 41.178,15 metros.

Em 31 de dezembro do mesmo ano, a referida extensão passou a ser de 41.709,62 metros.

Trabalhos de conservação, executados nas diferentes Residências, durante o ano de 1938

DESIGNAÇÃO DAS RESIDÊNCIAS	Nivelamento ml.	Desgolpeamento n.º de golpes	Repregação ml.	Capinas m.²	Roçadas m.²	Limpeza de valetas ml.
1.ª Residência....	100.111	31.773	43.201	1.471.400	1.976.382	178.918
2.ª "	96.768	31.085	93.148	4.599.890	4.154.080	178.920
3.ª "	124.299	35.278	130.846	2.711.650	530.785	138.715
4.ª "	77.055	29.134	184.444	3.425.940	1.048.390	105.915
5.ª "	104.597	29.850	219.110	2.640.774	325.000	265.928
6.ª "	160.348	38.743	73.957	2.623.615	88.520	145.355
7.ª "	135.334	30.434	44.978	2.733.785	538.400	98.763
8.ª "	97.568	34.423	42.027	2.956.680	71.312	168.906
9.ª "	109.824	59.585	150.073	3.550.210	303.700	129.169
10.ª "	120.024	43.371	172.836	5.058.575	851.240	85.685
11.ª "	155.407	28.356	55.626	2.839.535	551.080	168.055
TOTAIS..	1.281.335	392.032	1.210.246	34.612.054	10.438.889	1.664.329

nterior com os respectivos custos médios

LEGENDAS

1.ª
2.ª
3.ª
4.ª
5.ª
6.ª
7.ª
8.ª
9.ª
10.ª
11.ª

das quantidades pelas diversas contas

teio	C/Melhoramentos	C/Custeio extraordinária	C/Terceiros	TOTAL
945	7.114	—	82	95.141
776	5.511	—	363	101.650
921	4.306	—	722	101.949
573	6.915	—	179	114.667
215	23.846	—	1.346	413.407

—dormentes empregados em conta de custeio

San
Bar
San
San
Cac
Ent
Mon
Rio
Taq
Car
Ran
Dil
Cru
São
Bas
Jun
Ale
Bar
Cac
Mar
Pel

1937	1938	DIFERENÇAS	
		Para mais em 1937	Para menos em 1938
234.490	379.322	—	144.832
712	1.253	—	541
2.848	5.589	—	2.741
1.275	2.051	—	776
239.325	388.215	—	148.890

do custo médio p/dormente empregado

	CUSTO MÉDIO		
	Mão de obra	Material	TOTAL
...	1$472	7$364	8$836
...	1$575	7$850	9$425

ES: Além dos dormentes que figuram no quadro acima, os 134 padrões por conta do Governo do Estado em Porto Grande e 104 padrões e 21 desvios, no desvio da Exposição

MÃO DE OBRA E MATERIAL EMPREGADO NA CONSERVAÇÃO DA LINHA

Antes de especificar cada um desses trabalhos com os respectivos dados, cumpre dizer qual a impressão que se tem do estado geral de conservação da rede nas suas linhas principais, secundárias e ramais.

Durante o ano foram substituídos os trilhos de 20 quilos por metro, numa extensão de 180 Km. de linha, de São Sebastião a Cacequí, por trilhos de 32 quilos fabricados nos Estados Unidos, o que ocasionou melhora sensivel para a segurança do tráfego nesse trecho.

Em outros trechos da rede aplicaram-se pequenas extensões de trilhos novos de 32 quilos, em substituição aos atuais, de diversos tipos e pesos, com o fim de se obter assim trilhos usados como material sobressalente para a conservação dos mesmos trechos.

Essa medida veio trazer maior segurança à linha pela redução sensivel de trilhos em mau estado, sem contudo resolver em definitivo este problema capital "trilho".

Para solução desse problema uma Comissão elaborou um programa, para aquisição de 450 quilômetros de linha, de trilhos de 37 quilos e por conta da verba auxiliar de .... 200.000:000$000 dada pelo Governo Federal.

Quanto ao emprego de dormentes na rede durante o ano de 1938 foi de **388.215**, bem superior ao emprego em 1937, que foi tão somente a 239.325 peças.

Esse emprego porém ainda está abaixo da necessidade que há para a segurança da linha, visto a extensão enorme da rede no total de cerca de 3.775 quilômetros, inclusive desvios.

O emprego de dormentes, por substituição, não deve ser inferior a 600.000 por ano, em face do tempo de vida conhecido do dormente e dada a natureza do lastro e condições técnicas da linha.

Quanto aos outros elementos de materiais da superstructura da linha, como lastro, grampos, talas e parafusos, pouco se melhorou do ano anterior, não considerando o lastramento de pedra britada, prosseguido normalmente.

Em resumo, as condições de conservação da linha tiveram uma sensivel melhora em relação ao ano anterior, entretanto, ainda abaixo do que se torna necessário fazer para atender às exigências do tráfego cada vez maior.

a) **Conservação em geral**

Os quadros anexos especificam, pelas diversas linhas e ramais e ainda pelas Residências, os trabalhos de conservação, que, em resumo, foram os seguintes:

Nivelamento	1.281.335	ml.
Desgolpeamento	392.032	golpes
Repregação	1.210.246	ml.
Capinas	34.612.054	m.^{2}
Roçadas	10.438.889	m.^{2}
Limpeza de valetas.....	1.664.329	ml.

b) **Substituição de dormentes**

Durante o ano de 1938, foram substituídos nas diversas linhas 388.215 dormentes, ou sejam, 148.890 mais do que no ano de 1937 em que a substituição foi tão somente de 239.325 dormentes.

A média quilométrica aumentou para 115,91 contra 80,25 do ano anterior. A média de substituição para ser razoavel deveria ser de 160 por quilômetro, uma vez que os dormentes já alcançam a cifra de 1.600 por quilômetro e a vida desses dormentes, nas condições favoraveis previstas é de 10 anos.

Maiores detalhes sôbre as quantidades empregadas, pelas diversas linhas e pelas Residências, com indicações das médias quilométricas comparadas às do ano anterior, assim como as despesas respectivas e referentes à mão de obra e material, se encontram bem especificadas nos quadros anexos.

As despesas com "Substituição de dormentes" em 1938 orçaram em 3.671:795$200, compreendendo:

Material	3.047:612$300
Pessoal	624:182$900
Total	3.671:795$200

Daí resultou sair o custo médio do dormente empregado a 9$425, distribuído da seguinte forma:

Valor médio da peça..............	7$850
Despesa média da mão de obra.....	1$575
Total	9$425

O seguinte quadro resumo, estabelece facil confronto entre o material empregado em conta de Custeio e as despesas correspondentes, no ano que se relata e no anterior:

DESIGNAÇÃO	ANOS		EM 1938	
	1937	1938	Mais	Menos
Quantidade substituída	239.325	388.215	148.890	—
Despesa:				
Material	1.762:567$000	3.047:612$300	1.285:045$300	—
Pessoal	358:513$100	624:182$900	265:669$800	—
TOTAL	2.121:080$100	3.671:795$200	1.550:715$100	—
Custo:				
Médio da peça	7$364	7$850	0$486	—
Da mão de obra	1$472	1$575	0$103	—
TOTAL	8$836	9$425	—	—

Constata-se deste confronto que o aumento de despesa nesta rubrica, na importância de 1.550:715$100, teve como causa, não somente o emprego a mais neste ano, de 148.890 dormentes, como também a elevação, do preço da unidade peça, que variou de custo por espécie, dando, em média, o acréscimo de $486 na parte material e $103, na mão de obra.

c) **Trilhos — emprego e substituição**

Os trilhos retirados da linha, por se acharem fraturados, foram em número de 254, perfazendo um total de 2.426,80 metros, dos quais 77 com um total de 760,30 metros pertenciam a linha de Cacequí a Rio Grande, que no decorrer deste ano foi a mais atingida por esse mal.

A substituição de trilhos na linha corrente, no decorrer deste ano, alcançou a extensão de 353.965,80 metros, sendo que somente a linha de Cacequí a Rio Grande foi beneficiada com 345.713,80 metros lineares de trilhos.

A extensão de trilhos pelos seus diferentes tipos, na linha corrente, foi a seguinte, em 31 de dezembro de 1938:

Tipo 20 Kg.	733.478,70 Km.
Tipo 23 Kg.	464.254,02 Km.
Tipo 25 Kg.	622.622,29 Km.
Tipo 30 Kg.	126.429,90 Km.
Tipo 32 Kg.	1.290.297,74 Km.
Tipo 37 Kg.	126.669,79 Km.
Tipo 45 Kg.	810,00 Km.
Total.	3.364.562,44 Km.

Neste total está incluída a extensão de 7.152,70 metros relativa ao terceiro trilho do desvio Armour e linha divisória, sendo: 2.705,70 do tipo 32 Kg. e 4.447,00 do tipo 23 Kg.

d) **Lastramento da linha**

Esse serviço continúa feito com material de várias espécies, tais como, terra, areia, areião, cinza, cascalho, seixos rolados e pedra britada.

O quadro incluso, dá uma idéia exata de como foram empregados nas linhas esses diferentes materiais.

Entretanto, desses, é a pedra britada que tem merecido especial atenção, pela importância que representa para a conservação da linha e sua segurança.

Do quadro, adiante anexado, se observa que foi de 141.773 metros lineares, o total contemplado com o lastramento da pedra britada, sendo que, em alguns trechos de pequena extensão, ele se fez para completar o já existente.

Daquela quantidade, 39.080 metros lineares tocaram à linha de Santa Maria a Uruguaiana, 17.398 metros lineares à linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, 25.235 metros lineares à Variante Barreto a Diretor A. Pestana e 24.970 metros lineares a Entroncamento a Santana, e o restante, em menores extensões, às demais linhas.

A extensão total da rede lastrada com pedra britada, no fim de 1938, tornou-se 1.606.929,14 Km., que representa cerca de 47,77 % da quilometragem da linha corrente.

A produção da pedra britada, durante o ano, foi de 152.114,946 metros cúbicos, incluindo os 22.416,000 metros cúbicos da pedreira de Santo Amaro, que funcionou todo ano para atender o lastramento da Variante Barreto.

Comparada a produção total de 1938, desse material, com a do ano anterior, verifica-se ter sido essa superior de 43.579,474 metros cúbicos.

Justifica-se esse aumento de produção no ano relatado, 1938, por ter sido mais intensificado o serviço de extração e britagem de pedra na pedreira de Santo Amaro e em todas as outras, pois, no decorrer do ano em apreço, trabalharam 8 britadoras contra 5, no ano de 1937; foi apenas extinta a de Pinheirinho e fechadas no decorrer de 1938, as pedreiras de Suspiro e Amaral Ribeiro, e estabelecidas novas pedreiras, em Saibro e Santana.

No ano que findou, as pedreiras que tiveram os trabalhos de extração e britação dirigidos, por esta Divisão, foram as da "Volta do Felizardo", no Km. 4,250, da linha de Santa Maria a Marcelino Ramos; pedreira de Passo Fundo, no Km. 358 da mesma linha, e a de Santo Amaro no extremo do pequeno ramal que parte dessa estação situada na linha de Santa Maria a Porto Alegre.

As outras 5 pedreiras, que figuram no quadro incluso, tiveram a pedra fornecida pelas firmas Corrêa, Barreiros & Cia. e Alberto Dallagnol, segundo contratos firmados com a Viação Férrea.

O montante da despesa global com a produção e aquisição da pedra britada foi, em 1938, de **1.653:347$912**, e em 1937, **1.029:528$083**. Do confronto entre essas despesas, resulta uma diferença para mais, em 1938, de 623:819$829, motivada pelo maior volume do material extraído nesse ano, 43.579,474 metros cúbicos, do que no anterior. Também concorreu para esse

aumento o encarecimento da exploração em Passo Fundo, pela pequena produção de pedra britada, em virtude do seu primeiro estabelecimento.

O custo médio de 1938 foi de...... 10$869
O custo médio de 1937 foi de...... 9$486

O custo médio total, com a produção, transporte e nivelamento da pedra britada para o lastramento da linha foi:

Em 1938 .... 25$881
Em 1937 .... 33$838

A diferença observada entre essas duas médias, de 7$957 para menos, no último ano, tem a sua explicação, principalmente, na redução do custo do transporte, em virtude de menores percursos feitos pela pedra britada, para chegar aos locais de emprego.

Um dos fatores que também afetaram essa diferença para menos, porém de maneira pouco acentuada, foi o relativo ao custo do nivelamento, que em 1938, foi de 2$283 e, em 1937, de 2$628.

Originou a diferença de $345 no custo médio desse serviço de nivelamento, o melhor rendimento obtido do pessoal, pela maior prática resultante no serviço.

As pedreiras, porém, que demonstraram os resultados obtidos com o serviço de exploração por conta da Viação Férrea, são as seguintes, com os algarismos indicadores de sua produção, despesa respectiva e custo unitário:

DESIGNAÇÃO DA PEDREIRA	Quantidade produzida em m.^{3}	Despesa correspondente	Custo do m.^{3} no vagão
	1938		
	m.^{3}		
Volta do Felizardo Km. 4,250, M. Ramos......	33.792,900	303:681$468	7$829
Passo Fundo Km. 358, M. Ramos........	6.784,400	280:654$349	41$367
Santo Amaro Km. 244, P. Alegre........	22.416,000	235:003$525	10$483
TOTAL..........	67.993,300	819:339$342	12$050
	1937		
Volta do Felizardo Km. 4,250, M. Ramos......	32.124,890	280:467$354	8$730
Pinheirinho Km. 251, M. Ramos........	18.509,000	240:309$029	12$983
Santo Amaro Km. 244, P. Alegre........	17.430,000	185:714$094	10$655
TOTAL..........	68.063,890	706:490$477	10$380
Diferença em 1938.....	— 70,590	+ 112:848$865	+ 1$670

A diferença para mais, constatada no custo do metro cúbico da pedra produzida no último ano sobre o anterior, provem exclusivamente, do encarecimento na produção em Passo Fundo, pelos motivos apontados, isto é, primeiro estabelecimento e toda a despesa descarregada na pequena produção do ano.

Os despêndios com o pessoal nas pedreiras administradas pela Viação Férrea, aparecem no quadro anexo.

Foram lastrados e relastrados com pedra britada, numa extensão total de 141.773 metros lineares, sendo:

Lastramento novo	129.796 ml.
Relastramento	11.977 ml.
Total............	141.773 ml.

e) **Aparelhos de desvios**

O número de aparelhos empregados em substituição aos em mau estado e na construção de desvios novos, atingiu o total de 72, sendo 43 do tipo de 32 Kg., 4 de 30 Kg., 8 de 25 Kg., 8 de 23 Kg. e 9 do tipo de 20 Kg.

f) **Obras d'arte**

Durante o ano foram reconstruídas 2 pontes, 30 reparadas e 28 pintadas.

Boeiros: construído 1, reconstruídos 5 e reparados 30.
Pontilhões: reconstruídos, 5, pintado 1 e reparados 15.

Trabalhos realizados pela Inspetoria de Conservação de pontes

No corrente exercício estiveram paralisados os serviços da Inspetoria de Conservação de Pontes.

Em junho de 1937, com o afastamento do Eng.º Romualdo Costa e Silva, que vinha exercendo as funções de Inspetor de Pontes, foi designado o Chefe da Secção Técnica, Eng.º César Teixeira de Freitas para, acumulando os misteres de seu cargo, responder pelo expediente da mesma Inspetoria em carater provisório.

A partir de janeiro de 1938, entretanto, não foi possivel ao referido Engenheiro continuar a atender a dita Inspetoria, devido às inúmeras tarefas surgidas na Secção Técnica, daí o motivo de terem ficado paralisados os encargos da Inspetoria de Conservação de Pontes, no que diz respeito a estudos e

controle de despesas, interrupção esta, aliás, com grande inconveniente para a segurança dessa parte da linha.

Os trabalhos referentes à conservação de pontes vêm sendo feitos por orientação e pessoal das Residências.

g) **Balanças de pesar carros**

Mantiveram-se em funcionamento normal as diversas balanças existentes na rede, em número de **13**, discriminadas conforme a relação abaixo, sendo que sofreu reparação apenas a localizada em Cacequí, na linha de Santa Maria a Uruguaiana.

ESTAÇÕES	Comprimento	Capacidade
Linha de Santa Maria a Porto Alegre		
Santa Maria	12,200	50 Ton.
Montenegro	12,100	50 Ton.
Diretor A. Pestana	12,300	50 Ton.
Margem	12,500	50 Ton.
Linha de Santa Maria a Marcelino Ramos		
Cruz Alta	12,192	50 Ton.
Carasinho	12,190	50 Ton.
Passo Fundo	12,100	50 Ton.
Linha de Cacequí a Rio Grande		
Bagé	12,100	50 Ton.
Pelotas	12,200	50 Ton.
Rio Grande	12,200	50 Ton.
Linha de Santa Maria a Urugnaiana		
Cacequí	12,100	50 Ton.
Ramal de Entroncamento a Santana		
Santana	12,150	50 Ton.
Ramal de C. Barboza a Bento Gonçalves		
Garibaldi	11,800	40 Ton.

h) Bretes e embarcadouros de animais

Os bretes e embarcadouros, existentes na rede, em número de 47, discriminados conforme relação mais abaixo, mantiveram-se durante o ano de 1938 em perfeito estado de conservação.

Foi ultimada a construção e posto em funcionamento o existente na estação de São João, na linha de Santa Maria a Marcelino Ramos, bem como reconstruído o de Carumbé, na linha de Santa Maria a Uruguaiana.

Quilômetro	LOCAL	DESIGNAÇÃO	
		Brete	Embarcadouro
	Linha de Santa Maria a Porto Alegre		
0,000	Santa Maria	....	embarcadouro
3,716	Otávio Lima	....	embarcadouro
163,483	Pederneiras	brete	
272,397	Barreto	brete	
385,135	Diretor A. Pestana	....	embarcadouro
	Linha de Santa Maria a Uruguaiana		
1,947	Inspetor Goulart	....	embarcadouro
44,156	Dilermando de Aguiar	brete	
67,910	São Lucas	....	embarcadouro
112,890	Cacequí	brete	
216,798	Palmas	brete	
231,820	Alegrete	....	embarcadouro
273,642	Guassú-Boi	brete	embarcadouro
301,304	Ibirocaí	....	embarcadouro
311,421	Plano Alto	....	embarcadouro
333,953	Carumbé	brete	
350,735	Pindaí-Mirim	....	embarcadouro
373,743	Uruguaiana	....	embarcadouro
	Linha de Santa Maria a M. Ramos		
34,799	Val de Serra	brete	
79,293	São João	....	embarcadouro
84,353	Parada São Luiz	....	embarcadouro
95,881	Tupaceretã	....	embarcadouro
158,571	Cruz Alta	brete	
258,777	Pinheiro Marcado	brete	

Quilômetro	LOCAL	DESIGNAÇÃO	
		Brete	Embarcadouro
378,952	Coxilha	....	embarcadouro
502,274	Viadutos	....	embarcadouro
	Linha de Cacequí a Rio Grande		
178,609	Tiarajú	brete	
282,273	São Sebastião	brete	embarcadouro
319,970	Bagé	brete	
341,265	Charqueada Santo Antônio..	....	embarcadouro
377,718	Candiota	brete	
406,327	Pedras Altas	brete	
435,873	Parada Lajeado	....	embarcadouro
441,821	P. Brete Cerro Chato......	brete	
498,548	Eng.° Ivo Ribeiro.........	brete	
567,180	Povo Novo	brete	
583,069	Quinta	brete	
	Ramal D. Aguiar a Jaguarí		
64,679	Taquarichím	brete	
	Ramal Entroncamento a Santana		
133,905	São Simão	....	embarcadouro
154,689	Côrte	....	embarcadouro
279,454	Santana	brete	
	Ramal Basílio a Jaguarão		
111,882	Jaguarão	....	embarcadouro
	Ramal Pelotas a Pelotas Fluvial		
2,536	Pelotas Fluvial	brete	
	Ramal de Uruguaiana a Barra do Quaraim		
-	Parada Francisco Borges..	....	embarcadouro
	Barra do Quaraim.........	brete	
	Ramal Uruguaiana a São Borja		
	Olavo Barreto Viana.......	....	embarcadouro
	Ibicuí	....	embarcadouro
	São Borja	....	embarcadouro

i) **Giradores**

O funcionamento dos 18 giradores existentes, foi normal.

SITUAÇÃO	Comprimento
Linha de Santa Maria a Porto Alegre	m
Cachoeira	13,90
Porto Alegre	13,90
Linha de Santa Maria a Uruguaiana	
Alegrete	14,00
Linha de Santa Maria a Marcelino Ramos	
Carasinho	14,00
Capo-Erê	14,00
Marcelino Ramos	25,00
Linha de Cacequí a Rio Grande	
Ibaré	14,00
Bagé	25,00
Pedras Altas	14,00
Pelotas	16,00
Ramal Costa do Mar	
Marítima	12,00
Beira Mar	6,50
Ramal de Entroncamento a Santana	
Rosário	14,00
Ramal de Rio dos Sinos a Taquara	
Hamburgo Velho	14,00
Taquara	13,00

SITUAÇÃO	Comprimento
Ramal de Taquara a Canela	
Quilômetro 41	6,50
Quilômetro 44	6,50
Ramal de Ramiz Galvão a Santa Cruz	
Santa Cruz	13,85

j) **Triângulos de reversão**

No decorrer do ano foi construído um triângulo em Junção, linha de Cacequí a Rio Grande.

Os existentes, que com suas dimensões figuram na relação a seguir, mantiveram-se em bom estado de conservação.

ESTAÇÕES	Local	Lado	Linha morta
Santa Maria a Porto Alegre			
Santa Maria	Recinto	Esquerdo	Ligado
Jacuí	Fora	Direito	—
Ramiz Galvão.................	—	Esquerdo	106,00
João Rodrigues	Fora	"	100,00
Santo Amaro	"	"	40,00
Margem do Taquarí...........	Recinto	Direito	Ligado
Barreto	Fora	"	"
Montenegro	"	Esquerdo	"
Rio dos Sinos................	Recinto	"	"
Diretor A. Pestana...........	"	Direito	98,00
Santa Maria a Uruguaiana			
Canabarro	Recinto	Esquerdo	96,33
Dilermando de Aguiar.........	Fora	Direito	Ligado
Cacequí	Recinto	Esquerdo	"
Tigre	"	"	Morta
Guassú-Boi	"	"	100,00
Uruguaiana	"	"	Ligado

ESTAÇÕES	Local	Lado.	Linha morta
Entroncamento a Santana			
Entroncamento	Recinto	Esquerdo	Ligado
Santana	"	"	"
Cacequí a Rio Grande			
São Gabriel	Recinto	Direito	87,00
São Sebastião	"	"	Ligado
Parada Augusto Duprat.......	"	Esquerdo	150,00
Santa Rosa	"	"	27,00
Cerro Chato	"	Direito	49,00
Eng.º Ivo Ribeiro............	"	"	42,80
Junção	"	"	Ligado
Rio Grande	"	"	"
Marítima	Fora	"	"
Ramal Costa do Mar			
Vila Siqueira	Recinto	Direito	94,00
Santa Maria a M. Ramos			
Pinhal	Recinto	Direito	81,00
Val de Serra..................	"	"	Morta
Tupaceretã	"	Esquerdo	60,00
Cruz Alta	"	Direito	43,80
Santa Bárbara	"	Esquerdo	31,60
Pinheiro Marcado	Fora	Direito	149,00
Passo Fundo	Recinto	"	33,80
Bôa Vista do Erechim.........	Fora	Esquerdo	83,00
Cruz Alta a Giruá			
Alto União	Recinto	Direito	70,00
Ijuí	"	"	50,00
Santo Ângelo	"	Esquerdo	34,00
Giruá	"	"	Ligado
Montenegro a Caxias			
Carlos Barbosa	Fora	Esquerdo	49,00
Caxias	"	"	64,00

ESTAÇÕES	Local	Lado	Linha morta
Carlos Barbosa a B. Gonçalves			
Garibaldi	Recinto	Esquerdo	90,00
Bento Gonçalves	”	Direito	80,00
Alegrete a Quaraí Mirim			
Severino Ribeiro	Recinto	Esquerdo	43,05
Dilerm. de Aguiar a Santiago			
Jaguarí	Recinto	Esquerdo	86,00
São Sebastião a Dom Pedrito			
Dom Pedrito	Recinto	Esquerdo	25,00
Basílio a Jaguarão			
Basílio	Fora	Direito	62,00
Jaguarão	Recinto	”	52,00
Taquara a Canela			
Taquara	Fora	Esquerdo	Ligado
Canela	Recinto	Direito	”
Uruguaiana a São Borja			
Ibicuí	Recinto	Direito	—
Tuparaí	”	Esquerdo	—
Recreio	”	”	—
São Borja	”	Direito	—
Uruguaiana a Barra do Quaraí			
Barra do Quaraí.............	Recinto	Direito	—

Quadro demonstrativo da quantidade e espécie de lastro em metros lineares empregado nas diversas linhas, durante o ano de 1938 e comparado com o ano de 1937

LINHAS E RAMAIS	ANO DE 1938							ANO DE 1937						
	Pedra britada ml.	Areião ml.	Cascalho ml.	Areia ml.	Cinza ml.	Seixos rolados ml.	Terra ml	Pedra britada ml.	Areião ml.	Cascalho ml.	Areia ml.	Cinza ml.	Seixos rolados ml.	Terra ml.
Santa Maria-Pôrto Alegre	1.932,00	—	[illegible]	—	—	—	250,00	5 190,00	—	80,00	—	—	—	—
Santa Maria-Uruguaiana	39 080,00	1.414,00	960,00	—	—	—	198,00	32.839,00	—	1.100,00	—	—	—	1.933,00
Santa Maria-Marcelino Ramos	17.398,00	—	—	—	—	—	4.455,00	42.691,00	—	—	—	—	—	7.330,00
Variante Barreto-Diretor A. Pestana	25 235,00	10,00	—	—	3.921,00	—	1.050,00	2.760,00	—	—	—	—	—	—
Cacequi-Rio Grande	9.307,00	3.004,00	—	160,00	2 744,00	—	—	2 961,00	2 769,00	—	1 995,00	950,00	—	200,00
Entroncamento-Santana	24 950,00	42,00	—	—	414,00	—	2 120,00	7.152,00	—	—	—	177,00	—	10.134,00
Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja	—	1.000,00	3.660,00	—	—	—	7.279,00	170,00	218,00	—	—	—	—	4 088,00
Uruguaiana-São Borja	188,00	2.162,00	68,00	—	—	—	21.993,00	940,00	1 657,00	961,00	—	—	—	15 536,00
Uruguaiana-Barra do Quaraí	718,00	3.163,00	—	30,00	—	426,00	340,00	310,00	2 616,00	—	—	—	370,00	2 440,00
Montenegro-Caxias	170,00	—	—	—	60,00	—	45,00	—	—	—	—	—	—	—
Rio dos Sinos-Taquara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Taquara-Canela	—	—	235,00	—	—	—	—	29,00	—	611,00	—	—	—	—
Carlos Barbosa-Alfredo Chaves	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Margem do Taquari-Margem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramiz Galvão-Santa Cruz	—	—	—	—	700,00	—	—	—	—	—	—	100,00	—	—
Alegrete-Mancarrão	7 835,00	—	4 065,00	—	—	—	1 100,00	640,00	—	2.700,00	—	—	—	5 155,00
Cruz Alta-Santo Ângelo	13.650,00	—	—	—	—	—	4.880,00	10.472,00	—	—	—	—	—	2 540,00
Santo Ângelo-Esquina	990,00	—	—	—	—	—	9.320,00	—	—	—	—	—	—	16.045,00
São Sebastião-D. Pedrito	300,00	2.418,00	—	—	—	—	900,00	690,00	2 889,00	—	—	—	—	1 240,00
Basílio-Jaguarão	—	8.117,00	—	—	—	—	—	—	5 044,00	—	—	—	—	200,00
Pelotas-Pelotas Fluvial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junção-Vila Signeira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ildefonso Pinto-Vila Nova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	141.773,00	21 330,00	9.068,00	180,00	7.839,00	426,00	53.930,00	106.844,00	15 193,00	5.452,00	1.995,00	1 227,00	370,00	66.841,00
Total em 1937	106 844,00	15.193,00	5.152,00	1 995,00	1.227,00	370,00	66.841,00							
Diferenças — Para mais	34.929,00	6.137,00	3 616,00	—	6.612,00	56,00	—							
Diferenças — Para menos	—	—	—	1 815,00	—	—	12.911,00							

LINHAS E RAMAIS	DIFERENÇAS — PARA MAIS EM 1938							DIFERENÇAS — PARA MENOS EM 1938						
	Pedra britada ml.	Areião ml.	Cascalho ml.	Areia ml	Cinza ml.	Seixos rolados ml	Terra ml.	Pedra britada ml.	Areião ml.	Cascalho ml.	Areia ml.	Cinza ml.	Seixos rolados ml.	Terra ml
Santa Maria-Pôrto Alegre	—	—	—	—	—	—	250,00	3.258,00	—	—	—	—	—	—
Santa Maria-Uruguaiana	6.241,00	1.414,00	—	—	—	—	—	—	—	140,00	—	—	—	1.735,00
Santa Maria-Marcelino Ramos	—	—	—	—	—	—	—	25.293,00	—	—	—	—	—	2.875,00
Variante Barreto-Diretor A. Pestana	22.475,00	10,00	—	—	3.921,00	—	1 050,00	—	—	—	—	—	—	—
Cacequi-Rio Grande	6.346,00	235,00	—	—	1.794,00	—	—	—	—	—	1.845,00	—	—	200,00
Entroncamento-Santana	17.815,00	42,00	—	—	237,00	—	—	—	—	—	—	—	—	8.014,00
Dilermando de Aguiar-Santiago-São Borja	—	782,00	3 660,00	—	—	—	3.191,00	170,00	—	—	—	—	—	—
Uruguaiana-São Borja	—	505,00	—	—	—	—	6 457,00	752,00	—	893,00	—	—	—	—
Uruguaiana-Barra do Quaraí	408,00	547,00	—	30,00	—	56,00	—	—	—	—	—	—	—	2.100,00
Montenegro-Caxias	170,00	—	—	—	60,00	—	45,00	—	—	—	—	—	—	—
Rio dos Sinos-Taquara	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Taquara-Canela	—	—	—	—	—	—	—	29,00	—	376,00	—	—	—	—
Carlos Barbosa-Alfredo Chaves	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Margem do Taquari-Margem	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ramiz Galvão-Santa Cruz	—	—	—	—	600,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alegrete-Mancarrão	7.195,00	—	1.365,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 055,00
Cruz Alta-Santo Ângelo	3.178,00	—	—	—	—	—	2 340,00	—	—	—	—	—	—	—
Santo Ângelo-Esquina	990,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6 725,00
São Sebastião-D. Pedrito	—	—	—	—	—	—	—	390,00	471,00	—	—	—	—	340,00
Basílio-Jaguarão	—	3.073,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	200,00
Pelotas-Pelotas Fluvial	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junção-Vila Signeira	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ildefonso Pinto-Vila Nova	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	64.821,00	6.608,00	5.026,00	30,00	6.612,00	56,00	13.333,00	29 592,00	471,00	1 409,00	1.845,00	—	—	26 244,00

347 a 356

nas diversas linhas, durante o ano de 1938

		CONSTRUÇÃO				
		MATERIAL EMPREGADO				
	he	Grampos	Tramas	MOIRÕES		
				Madeira	Trilho	Pedra
		P.	P.	P.	P.	P.
Sa		—	—	—	—	—
Sa	170	2.000	400	—	25	—
Sa	680	27.032	13.292	4.840	517	—
Va		—	—	—	—	—
Ca	160	185	192	31	—	25
En		—	—	—	—	—
D.	900	40	—	42	—	—
Ur	752	1.196	—	152	—	—
Ur	300	200	—	45	—	—
Mo	260	—	121	—	51	25
Ri		—	—	—	—	—
Ta		—	—	—	—	—
Ca		—	—	—	—	—
Ma		—	—	—	—	—
Ra		—	—	—	—	—
Ale		—	—	—	—	—
Cr	003	6.265	1.485	726	—	—
Sa		—	—	—	—	—
São		—	—	—	—	—
Bas	600	460	206	52	—	—
Pel		—	—	—	—	—
Jun		—	—	—	—	—
Ild		—	—	—	—	—
	825	37.378	15.696	5.888	593	50

nas diversas linhas, durante o ano de 1938

	CONSTRUÇÃO					
	MATERIAL EMPREGADO					
	ne	Grampos	Tramas	MOIRÕES		
				Madeira	Trilho	Pedra
		P.	P.	P.	P.	P.
Sa		—	—	—	—	—
Sa	170	2.000	400	—	25	—
Sa	680	27.032	13.292	4.840	517	—
Va		—	—	—	—	—
Ca	160	185	192	31	—	25
En		—	—	—	—	—
D.	900	40	—	42	—	—
Ur	752	1.196	—	152	—	—
Ur	300	200	—	45	—	—
Mo	260	—	121	—	51	25
Ri		—	—	—	—	—
Ta		—	—	—	—	—
Ca		—	—	—	—	—
Ma		—	—	—	—	—
Ra		—	—	—	—	—
Ale		—	—	—	—	—
Cru	003	6.265	1.485	726	—	—
San		—	—	—	—	—
São		—	—	—	—	—
Bas	600	460	206	52	—	—
Pel		—	—	—	—	—
Jun		—	—	—	—	—
Ild		—	—	—	—	—
	825	37.378	15.696	5.888	593	50

k) Cercas

As cercas marginais à linha tiveram bôa conservação, tendo se feito reparações num total de 1.811.136 metros lineares, ao passo que, em 1937, a soma foi de 2.392.165 metros lineares.

O decréscimo verificado atingiu, pois, a 581.029 metros lineares.

Foram construídos 38.649 metros lineares de cercas novas contra 35.680 metros lineares em 1937, havendo, portanto, um acréscimo de 2.969, conforme se poderá constatar pelo quadro incluso onde aparecem os trabalhos executados e materiais empregados, tanto na construção como na reparação.

A extensão total das linhas cercadas ao termo de 1938, alcançou 2.345.152,25 metros lineares.

l) Acessórios de linha

A discriminação exposta no quadro anexo demonstra os materiais empregados na conservação da linha, na construção e aumento de desvios, por conta de custeio.

m) Edifícios

Pelos quadros anexos se pode apreciar os trabalhos em geral e despesas realizadas em edifícios, estas no total de Rs. 2.200:741$300.

Desinfeção de edifícios

O número de edifícios desinfetados foi de 349.

n) Instalações hidráulicas

1.º) Obras novas

Além de outras de menor importância, foram executados os seguintes serviços novos nas instalações hidráulicas.

Reforma geral da instalação hidráulica de Linha Bonita.

Montagem de uma instalação em Lima Brandão, para o abastecimento as locomotivas.

Reforma e aumento da rede de abastecimento d'água aos carros de passageiros em Santa Maria, atendendo às necessidades da nova plataforma.

Montagem de um novo grupo de motor a explosão de 50 H.P. e bomba centrífuga na instalação hidráulica de Santa

Maria, como reserva. Esta instalação tem atualmente dois grupos semelhantes, o que veio aumentar grandemente a segurança contra interrupções no funcionamento.

Substituição da caixa d'água da instalação hidráulica de Coxilha.

Montagem de uma rede de água e 2 colunas-hidrantes para o abastecimento das locomotivas.

Montagem de uma nova rede de abastecimento d'água aos carros de passageiros em Alegrete.

Conclusão da nova rede de abastecimento d'água aos carros de passageiros em Cacequí.

Reforma das instalações de Santiago e Vinte Pinheiros, após a sua incorporação à rede da Viação.

Transformação da instalação de Dom Pedrito, onde a bomba a mão foi substituída por um pulsômetro com caldeira para melhor atender as crescentes necessidades do tráfego de trens.

Aproveitamento de uma vertente em Capão do Leão, cujo nivel permitiu a canalização da água por gravidade à caixa. A primitiva instalaçãc a vapor foi desmontada.

Conclusão de mais dois poços em Junção, que por meio de um processo especial ideado pelo sub-inspetor de Bagé, foi possível se levar a maior profundidade do que os poços antigos, cuja contribuição se achava bastante reduzida, a ponto de criar dificuldades ao nosso abastecimento d'água. Com os 4 poços novos montados em 1937 e 1938, ficou a instalação garantida.

2.°) **Pintura**

Durante o ano foram pintados 48 reservatórios, 11 máquinas e 25 hidrantes.

3.°) **Instalações sanitárias**

Mais de 24 casas de ferroviários receberam benefício da água encanada. Executaram-se diversas reformas e instalações novas em estações, depósitos de locomotivas e outros edifícios da Viação Férrea situados em Linha Bonita, Barreto, Cruz Alta, Passo Fundo, Adolfo Waick e São Gabriel.

Atualmente os aparelhos sanitários, tais como: W. C., mictórios, pias, lavatórios, tanques, bebedouros, etc. atingem, aproximadamente, o número de 3.000.

4.°) **Melhoramentos feitos pelo pessoal das Residências**

Pelas Residências foram construídas 9 casas para máquinas e 8 para bombeiros.

Em Coxilha montou-se uma caixa d'água de 50 m^3 e em Linha Bonita foi construído um tanque de cimento armado de 100 m^3.

5.º) **Sinais elétricos**

Atualmente temos 37 reservatórios munidos de sinais elétricos, conforme relação que segue:

Navegantes — Rio dos Sinos — Sapiranga — Montenegro — Caxias — Barreto — Monte Alegre — Ramiz Galvão — Jacuí — Pinhal — Tupaceretã — Cruz Alta — Porongos — Cruzinha — Carasinho — Passo Fundo — Coxilha — Barro — Marcelino Ramos — Alto da União — Giruá — Esquina — Santa Maria — Umbú — Pelotas — Ivo Ribeiro — Bagé — Junção — Azevedo Sodré — Tiarajú — Jaguarão — Santana — Cacequí — Alegrete — Guassú-Boi — Augusto Duprat — Candiota.

6.º) **Casas**

Das casas de bombas, e do pessoal encarregado, 143 encontram-se em bom estado de conservação e 25 carecem de reparações que serão feitas no próximo exercício.

7.º) **Acidentes**

Por falta d'água atrasaram 30 trens.

8.º) **Despesas**

As despesas com os serviços acima citados figuram nos quadros anexos.

Fornecimento d'água aos trens

O fornecimento d'água aos trens atingiu a 3.987.496 m. cúbicos, na importância de

992:032$000 e

seu custo médio foi de

0$249.

Em 1937 a quantidade atingiu a 3.665.953 metros cúbicos ao preço de

907:404$000 e

custo médio de

0$247.

A diferença para mais em 1938 para a quantidade d'água bombada, foi de

321.543 m^3

Em 1937	3.665.953 m³
Em 1938	3.987.496 m³
Diferença para mais.........	321.543 m³

Na despesa houve um acréscimo de

84:628$000:

Em 1937	907:404$000
Em 1938	992:032$000
Diferença para mais.........	84:628$000

o) **Trens de lastro**

Durante o ano trabalharam no serviço ativo, 32 trens de lastro, a saber:

14, empregados no transporte de pedra britada para o lastramento da linha, e

18, no transporte de diversos materiais para conservação da linha que, como se sabe, compreende o transporte, a distribuição de dormentes e outras obras.

A situação no fim do ano, dos trens de lastro, distribuídos pelas Residências, foi a seguinte:

1.ª Residência	4
2.ª Residência	1
3.ª Residência	4
4.ª Residência	4
5.ª Residência	4
6.ª Residência	2
7.ª Residência	2
8.ª Residência	2
9.ª Residência	4
10.ª Residência	3
11.ª Residência	2
Total....................	32

O percurso total dêsses trens, durante o ano de 1938, foi de 540.326 km. e a tonelagem transportada de 501.346 ton.

As despesas totais atingiram a importância de

1.471:729$200,

daí resultando

$005,433,

o custo médio da tonelada-quilômetro transportada.

o ano de 1938

DE	de	Metros lineares de trilhos	TOTAIS			
			Retirados tipo	Colocados tipo	Número de trilhos	Metros lineares de trilhos
Santa		—	20 kg.	25 kg.	58	696,00
Santa		—	20 kg.	25 kg.	100	1.000,00
Santa	8	1.776,00	23 kg.	32 kg.	148	1.776,00
Rio d		—	23 kg.	25 kg.	130	1.560,00
Cacequ						
Cacequ						
Cacequ	4	345.713,80	20 e 30	32 kg.	28.814	345.713,80
Cacequ						
Cacequ						
Cacequ						
Cacequ	9	2.380,00	30 kg.	32 kg.	199	2.380,00
Cacequ	0	840,00	30 kg.	32 kg.	70	840,00
	1	350.709,80			29.519	353.965,80

379 a

Resumo dos trilhos substituídos por quebrados na linha principal no ano de 1938

DESIGNAÇÃO DOS TRECHOS	Tipo 20 kg.		Tipo 23 kg.		Tipo 25 kg.		Tipo 30 kg.		Tipo 32 kg.		Tipo 37 kg.		Totais	
	N.°	Metros lineares	N.°	Metros lineares	N.°	Metros lineares	N.°	Metros lineares	N.°	Metros lineares	N.°	Metros lineares	N.°	Metros lineares
Santa Maria-Pôrto Alegre	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10,00	40	400,00	41	410,00
Santa Maria-Uruguaiana.	36	373,90	—	—	3	36,00	—	—	1	10,00	1	9,50	41	429,40
Santa Maria-M. Ramos..	—	—	5	50,00	—	—	—	—	9	90,00	—	—	14	140,00
Cacequí-Rio Grande.....	40	385,30	—	—	—	—	26	259,00	11	116,00	—	—	77	760,30
Entroncamento-Santana..	—	—	12	124,00	—	—	—	—	—	—	—	—	12	124,00
Rio dos Sinos-Taquara..	—	—	14	166,60	—	—	—	—	—	—	—	—	14	166,60
Uruguaiana-São Borja...	1	7,30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7,30
Uruguaiana-B. do Quaraim	6	43,80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	43,80
Alegrete-Mancarrão	7	49,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	49,00
S. Sebastião-Dom Pedrito	1	7,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7,00
M. do Taquarí-Margem.	2	16,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	16,00
Carlos Barbosa-A. Chaves	34	244,10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34	244,10
Pelotas-Pelotas Fluvial.	2	15,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	15,00
Junção-Vila Siqueira....	2	14,00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	14,00
Totais..........	131	1.155,70	31	340,60	3	36,00	26	259,00	22	226,00	41	409,50	254	2.426,80

Reparação geral, pintura e modificação procedidas em obras d'artes no exercício de 1938

DISCRIMINAÇÃO DA OBRA	Pessoal	Material	Total
Rio dos Sinos a Taquara			
Reconstrução boeiro Km. 2,118 de Taquara	1:421$600	367$100	1:788$700
Reparação pontilhão Km. 17,750 de Taquara	710$600	492$700	1:203$300
Reparação boeiro Km. 22,995 de Taquara	851$800	969$680	1:821$480
Reconstrução boeiro Km. 45,315 de Taquara	1:226$300	936$800	2:163$100
Soma..................	4:210$300	2:766$280	6:976$580
Taquara a Canela			
Montagem girador Km. 41,416 de Canela	4:289$700	2:158$520	6:448$220
Montagem girador Km. 44,600 de Canela	4:496$700	5:034$590	9:531$290
Soma..................	8:786$400	7:193$110	15:979$510
Montenegro-Caxias			
Pintura ponte Km. 19,775 de Caxias	1:537$500	1:051$080	2:588$580
Pintura ponte Km. 20,627 de Caxias	427$000	637$680	1:064$680
Soma..................	1:964$500	1:688$760	3:653$260
Santa Maria a Pôrto Alegre			
Reparação muro arrimo recinto de Santa Maria	1:162$800	—	1:162$800
Reconstrução pontilhão Km. 24,754 de P. Alegre.........	2:111$300	782$440	2:893$740

DISCRIMINAÇÃO DA OBRA	Pessoal	Material	Total
Reparação ponte Km. 35,950 de P. Alegre	1:332$900	354$570	1:687$470
Reconstrução ponte Km. 41,808 de P. Alegre	2:086$300	1:169$550	3:255$850
Reparação ponte Km. 43,430 de P. Alegre	3:681$000	887$670	4:568$670
Reparação ponte Km. 43,944 de P. Alegre	2:611$000	437$500	3:048$500
Reparação boeiro Km. 51,940 de P. Alegre	1:047$000	1:408$000	2:455$000
Reconstrução pontilhão Km. 51,960 de P. Alegre.........	3:686$100	365$830	4:051$930
Reparação ponte Km. 53,520 de P. Alegre	836$800	300$000	1:136$800
Reconstrução boeiro Km. 53,535 de P. Alegre	1:195$400	126$720	1:322$120
Reparação ponte Km. 59,693 de P. Alegre	1:325$000	160$260	1:485$260
Reparação boeiro Km. 60,097 de P. Alegre...............	1:536$500	337$400	1:873$900
Reparação pontilhão Km. 60,630 de P. Alegre................	820$300	187$050	1:007$350
Reparação boeiro Km. 60,885 de P. Alegre................	1:067$000	151$050	1:218$050
Reparação boeiro Km. 63,175 de P. Alegre................	906$300	273$400	1:179$700
Reparação boeiro Km. 99,960 de P. Alegre................	1:427$500	255$820	1:683$320
Reparação boeiro Km. 103,234 de P. Alegre................	540$300	810$540	1:350$840
Reparação boeiro Km. 104,074 de P. Alegre................	—	1:330$500	1:330$500
Reparação boeiro Km. 104,405 de P. Alegre................	1:694$000	103$200	1:797$200
Reparação boeiro Km. 104,855 de P. Alegre................	495$000	745$240	1:240$240
Reparação boeiro Km. 105,660 de P. Alegre................	739$000	1:674$170	2:413$170
Reparação boeiro Km. 110,220 de P. Alegre................	562$500	503$800	1:066$300

DISCRIMINAÇÃO DA OBRA	Pessoal	Material	Total
Reparação boeiro Km. 110,370 de P. Alegre................	636$000	694$460	1:330$460
Rep.° pontilhão Km. 133,475 de P. Alegre	1:822$100	1:042$950	2:865$050
Rep.° pontilhão Km. 139,015 de P. Alegre	2:072$100	618$080	2:690$180
Reparação boeiro Km. 139,405 de P. Alegre................	2:267$200	352$100	2:619$300
Reparação boeiro Km. 139,430 de P. Alegre................	1:682$000	362$400	2:044$400
Rep.° pontilhão Km. 142,710 de P. Alegre	5:477$500	4:614$950	10:092$450
Rep.° pontilhão Km. 142,810 de P. Alegre	509$700	1:102$690	1:612$390
Reconstrução pontilhão Km. 143,285 de P. Alegre........	4:527$400	910$710	5:438$110
Rep.° pontilhão Km. 146,430 de P. Alegre	1:823$900	90$500	1:914$400
Reconstr. boeiro Km. 173,940 de P. Alegre................	1:807$800	267$200	2:075$000
Reparação boeiro Km. 174,700 de P. Alegre................	1:004$600	273$440	1:278$040
Reparação ponte Km. 176,130 de P. Alegre................	3:545$900	922$340	4:468$240
Reparação ponte Km. 186,760 de P. Alegre................	8:853$700	7:467$910	16:321$610
Reparação ponte Km. 210,050 de P. Alegre................	1:151$400	251$680	1:403$080
Reparação ponte Km. 210,313 de P. Alegre................	3:002$100	1:207$760	4:209$860
Reparação boeiro Km. 213,050 de P. Alegre................	3:516$300	1:144$640	4:660$940
Rep.° pontilhão Km. 231,065 de P. Alegre	967$000	1:457$790	2:424$790
Rep.° pontilhão Km. 258,055 de P. Alegre	1:621$800	21$280	1:643$080
Rep.° pontilhão Km. 258,255 de P. Alegre	1:919$700	2:519$550	4:439$250
Pintura ponte Km. 268,227 de P. Alegre	5$600	1:168$810	1:174$410

DISCRIMINAÇÃO DA OBRA	Pessoal	Material	Total
Pintura ponte Km. 268,680 de P. Alegre	1:243$600	951$540	2:195$140
Pintura ponte Km. 269,227 de P. Alegre	14:510$400	944$190	15:454$590
Reparação ponte Km. 296,227 de P. Alegre...............	—	1:123$510	1:123$510
Pintura ponte Km. 311,056 d P. Alegre	1:568$300	714$390	2:282$690
Reparação ponte Km. 314,065 de P. Alegre................	1:422$500	—	1:422$500
Pintura ponte Km. 315,000 de P. Alegre	12:862$400	3:251$140	16:113$540
Soma..................	110:685$000	45:840$720	156:525$720
Ramiz Galvão a Santa Cruz			
Reparação girador de Sta. Cruz	963$600	283$800	1:247$400
Alegrete a Quaraí			
Modificação ponte Km. 278,999 de Quaraí	13:672$600	16:838$460	30:511$060
Santa Maria a Uruguaiana			
Reparação ponte Km. 3,430 de Uruguaiana	189$000	936$780	1:125$780
Reconstr. pontilhão Km. 23,935 de Uruguaiana	3:483$100	678$100	4:161$200
Reparação pontilhão Km. 25,831 de Uruguaiana	4:231$500	510$800	4:742$300
Reparação boeiro Km. 26,670 de Uruguaiana	3:798$700	612$220	4:410$920
Reparação ponte Km. 34,388 de Uruguaiana	5:583$000	403$640	5:986$640
Reparação boeiro Km. 34,913 de Uruguaiana	1:383$300	160$000	1:543$300
Reparação ponte Km. 35,699 de Uruguaiana	963$700	427$460	1:391$160

DISCRIMINAÇÃO DA OBRA	Pessoal	Material	Total
Reconstrução ponte Km. 35,950 de Uruguaiana	3:793$700	189$300	3:983$000
Reparação boeiro Km. 47,500 de Uruguaiana	842$300	427$400	1:269$700
Reparação boeiro Km. 48,530 de Uruguaiana	723$900	353$500	1:077$400
Reparação boeiro Km. 49,600 de Uruguaiana	839$700	767$040	1:606$740
Reparação pontilhão Km. 57,454 de Uruguaiana	1:534$800	848$500	2:383$300
Reparação ponte Km. 60,780 de Uruguaiana	1:191$500	808$200	1:999$700
Reparação pontilhão Km. 69,494 de Uruguaiana	832$000	265$400	1:097$400
Reparação boeiro Km. 80,530 de Uruguaiana	1:091$000	538$000	1:629$000
Reparação boeiro Km. 97,400 de Uruguaiana	761$000	702$090	1:463$090
Reparação ponte Km. 97,385 de Uruguaiana	1:042$000	464$640	1:506$640
Reparação balança rec.º de Cacequí	935$100	413$000	1:348$100
Reparação boeiro rec.º de Cacequí	1:307$700	219$760	1:527$460
Pintura ponte Km. 118,300 de Uruguaiana	867$000	776$250	1:643$250
Pintura ponte Km. 119,126 de Uruguaiana	1:345$600	—	1:345$600
Pintura ponte Km. 120,400 de Uruguaiana	2:073$400	1:508$230	3:581$630
Pintura ponte rio Santa Maria	12:672$300	3:555$150	16:227$450
Reparação ponte rio Sta. Maria	1:883$600	2:054$910	3:938$510
Reparação ponte Km. 148,600 de Uruguaiana	2:078$100	2:107$700	4:185$800
Pintura ponte Km. 228,233 de Uruguaiana	2:336$700	2:058$010	4:394$710
Pintura ponte Km. 230,200 de Uruguaiana	2:679$300	3:683$690	6:362$990
Reparação brete Km. 231,800 de Uruguaiana	3:406$100	360$450	3:766$550

DISCRIMINAÇÃO DA OBRA	Pessoal	Material	Total
Pintura ponte Km. 232,700 de Uruguaiana	2:402$400	2:967$350	5:369$750
Pintura ponte Km. 242,100 de Uruguaiana	1:389$300	1:430$260	2:819$560
Rep.° pontilhão Km. 246,200 de Uruguaiana	747$900	799$100	1:547$000
Reparação ponte Km. 284,000 de Uruguaiana	1:120$500	—	1:120$500
Reparação ponte Km. 294,800 de Uruguaiana	1:230$800	1:309$780	2:540$580
Reconstrução brete em Carumbé	689$700	1:644$090	2:333$790
Reparação ponte Km. 345,300 de Uruguaiana	1:591$900	1:476$500	3:068$400
Reparação ponte Km. 369,000 de Uruguaiana	206$500	1:196$530	1:403$030
Soma..................	73:248$100	36:653$830	109:901$930
Entroncamento a Santana			
Reparação brete em S. Simão	574$900	900$000	1:474$900
Reparação boeiro Km. 154,200 de Santana	1:729$800	2:260$320	3:990$120
Pintura ponte Km. 200,100 de de Santana	2:067$600	1:277$700	3:345$300
Reparação boeiro Km. 200,500 de Santana	1:368$900	1:257$810	2:626$710
Reparação boeiro Km. 200,768 de Santana	1:337$100	930$280	2:267$380
Pintura pontilhão Km. 216,900 de Santana	1:336$500	—	1:336$500
Soma..................	8:414$800	6:626$110	15:040$910
São Sebastião a Dom Pedrito			
Reconstr. pontilhão Km. 44,223 de D. Pedrito..............	3:489$100	767$860	4:256$960

DISCRIMINAÇÃO DA OBRA	Pessoal	Material	Total
Cacequí a Rio Grande			
Reparação brete em Tiarajú..	266$500	1:538$970	1:805$470
Reparação boeiro Km. 202,250 de Rio Grande..............	723$800	482$690	1:206$490
Pintura girador de Ibaré......	96$600	1:380$030	1:476$630
Construção boeiro triangulo de Biboca	923$500	702$450	1:625$950
Reparação ponte Km. 392,070 de Rio Grande..............	12:573$400	5:509$800	18:083$200
Reparação ponte Km. 392,980 de Rio Grande..............	767$600	386$570	1:154$170
Reparação ponte Km. 393,078 de Rio Grande..............	1:973$400	883$000	2:856$400
Rep.º pontilhão Km. 396,080 de Rio Grande	972$800	485$500	1:458$300
Rep. brete de Pedras Altas...	1:387$600	1:356$020	2:743$620
Reparação ponte Km. 436,120 de Rio Grande..............	739$500	466$620	1:206$120
Pintura ponte Km. 487,124 de Rio Grande	2:803$800	3:890$710	6:694$510
Reparação ponte Km. 542,930 de Rio Grande..............	11:964$600	7:641$770	19:606$370
Reparação ponte Km. 583,700 de Rio Grande	1:288$800	259$000	1:547$800
Soma...................	36:481$900	24:983$130	61:465$030
Basílio a Jaguarão			
Reparação ponte Km. 18,850 de Jaguarão	7:823$100	3:114$080	10:937$180
Santa Maria a Marcelino Ramos			
Rep. muro arrimo Km. 0,700..	1:097$300	—	1:097$300
Rep. brete de Val de Serra...	484$000	625$800	1:109$800
Construção brete Charqueada S. João	1:361$300	263$620	1:624$920
Reparação ponte Km. 118,00 de Marcelino Ramos	2:146$000	3:663$310	5:809$310

DISCRIMINAÇÃO DA OBRA	Pessoal	Material	Total
Reparação balança de Cruz Alta	39$400	1:807$660	1:847$060
Reparação boeiro Km. 461,215 de Marcelino Ramos........	861$700	729$420	1:591$120
Pintura ponte de M. Ramos....	33:183$800	13:236$630	46:420$430
Soma.................	39:173$500	20:326$440	59:499$940
Cruz Alta a Giruá			
Reconstrução boeiro recinto de Santo Ângelo	—	3:658$000	3:658$000

Resumo das pequenas reparações gerais, pinturas e modificações procedidas em obras d'arte, no exercício de 1938

LINHAS	Pessoal	Material	Total
Rio dos Sinos a Taquara......	4:210$300	2:766$280	6:976$580
Taquara a Canela............	8:786$400	7:193$110	15:979$510
Montenegro a Caxias..........	1:964$500	1:688$760	3:653$260
Santa Maria a Pôrto Alegre..	110:685$000	45:840$720	156:525$720
Ramiz Galvão a Santa Cruz...	963$600	283$800	1:247$400
Alegrete a Quaraí............	13:672$600	16:838$460	30:511$060
Santa Maria a Uruguaiana....	73:248$100	36:653$830	109:901$930
Entroncamento a Santana.....	8:414$800	6:626$110	15:040$910
São Sebastião a Dom Pedrito	3:489$100	767$860	4:256$960
Cacequí a Rio Grande.........	36:481$900	24:983$130	61:465$030
Basílio a Jaguarão...........	7:823$100	3:114$080	10:937$180
Santa Maria a Marcelino Ramos	39:173$500	20:326$440	59:499$940
Cruz Alta a Giruá...........	—	3:658$000	3:658$000
Soma...............	308:912$900	170:740$580	479:653$480
Cimento ferro crete que já foi debitado em 1937...........	—	1:041$200	1:041$200
Soma...............	308:912$900	169:699$380	478:612$280

Demonstrativo de pequenas reparações procedidas em obras d'arte nas diversas linhas, no ano de 1938

LINHAS	Pessoal	Material	Total
Rio dos Sinos a Taquara......	1:240$000	1:000$000	2:240$000
Taquara a Canela............	676$600	438$530	1:115$130
Carlos Barbosa a B. Gonçalves	173$600	945$460	1:119$060
Montenegro a Caxias..........	404$600	1:032$570	1:437$170
Santa Maria a Pôrto Alegre..	47:963$600	9:848$660	57:812$260
Dilerm.do de Aguiar a S. Borja	5:924$500	5:108$950	11:033$450
Santa Maria a Uruguaiana....	19:647$700	8:411$260	28:058$960
Alegrete a Quaraí............	399$600	297$280	696$880
Entroncamento a Santana.....	1:653$000	785$500	2:438$500
Basílio a Jaguarão...........	930$300	248$880	1:179$180
Cacequí a Rio Grande.........	21:406$700	11:736$410	33:143$110
Santa Maria a Marcelino Ramos	8:625$300	9:177$840	17:803$140
Cruz Alta a Giruá...........	234$800	4$680	239$480
Barra do Quaraim-Itaquí-S. Borja	1:064$400	90$800	1:155$200
Soma..............	110:344$700	49:126$820	159:471$520

Resumo geral dos trabalhos executados em obras d'arte no exercício de 1938, com custo médio

LINHAS	N.º de obras	Total das despesas	Custo médio
Carlos Barbosa a B. Gonçalves	2	1:119$060	559$530
Rio dos Sinos a Taquara......	19	9:216$580	485$083
Taquara a Canela.............	5	17:094$640	3:418$928
Montenegro a Caxias..........	8	5:090$430	636$303
Ramiz Galvão a Santa Cruz....	1	1:247$400	1:247$400
Santa Maria a Pôrto Alegre..	174	214:337$980	1:231$827
Alegrete a Quaraí............	4	31:207$940	7:801$985
Santa Maria a Uruguaiana....	196	137:960$890	703$882
Entroncamento a Santana.....	12	17:479$410	1:456$617
São Sebastião a Dom Pedrito	1	4:256$960	4:256$960
Cacequí a Rio Grande.........	94	94:608$140	1:006$469
Basílio a Jaguarão...........	7	12:116$360	1:730$908
Santa Maria a Marcelino Ramos	63	77:303$080	1:227$033
Cruz Alta a Giruá............	6	3:897$480	649$580
Dilerm.do de Aguiar a S. Borja	42	11:033$450	262$701
Barra do Quaraim-Itaquí-S.Borja	28	1:155$200	41$257
		639:125$000	
Material que foi debitado em 1937	....	1:041$200	
Soma................	662	638:083$800	963$872

Trabalhos executados com construções, reconstruções, aumentos e reparações de edifícios, durante o exercício de 1938

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Rio dos Sinos-Canela			
MORADIA PESSOAL			
Construção casa guarda-chaves em Sapiranga	892$700	1:966$970	2:859$670
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reconstrução armazém estação em Novo Hamburgo.........	3:905$300	3:209$270	7:114$570
Reparação estação em Amaral Ribeiro	1:534$100	1:400$430	2:934$530
Reparação estação em Campo Vicente	726$900	1:288$770	2:015$670
Reparação estação em Taquara	530$800	795$780	1:326$580
Construção casa bomba em Taquara	40$000	1:345$800	1:385$800
Construção e rep. casa T-9 em Taquara	287$500	2:239$820	2:527$320
Reparação casa turma 14 em Canela	1:352$900	1:680$650	3:033$550
Reparação da estação em Gramado	4:396$300	7:108$430	11:504$730
Reparação da estação em Canela	788$000	735$900	1:523$900
Soma	13:561$800	19:804$850	33:366$650
Soma do trecho.......	14:454$500	21:771$820	36:226$320
Montenegro a Caxias			
MORADIA PESSOAL			
Construção casa guarda-chaves em Vitória	2:026$500	3:521$160	5:547$660
Construção casa guarda-chaves em Maratá	739$200	1:173$760	1:912$960
Construção casa guarda-chaves em Esperança	724$900	2:582$300	3:307$200

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Construção casa guarda-chaves em Nova Sardenha	2:753$100	3:581$070	6:334$170
Reparação casa guarda-chaves em Forqueta	866$000	1:801$390	2:667$390
Reparação pintura casa M. Linha-5 em Caxias............	865$500	1:202$350	2:067$850
Construção casas geminadas em Caxias	4:292$200	9:046$920	13:339$120
Soma	12:267$400	22:908$950	35:176$350
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação estação de Cafundó	1:553$300	1:864$040	3:417$340
Reparação estação de Vitória	834$100	1:039$500	1:873$600
Reparação estação de Linha Bonita	1:713$100	3:437$670	5:150$770
Reparação estação de Carlos Barbosa	531$900	1:891$150	2:423$050
Reparação estação de Nova Sardenha	841$800	580$200	1:422$000
Reparação plataforma de Farroupilha	6:720$200	6:696$170	13:416$370
Construção parada Km. 110 de Caxias	7:995$500	9:989$850	17:985$350
Reparação da estação de Caxias	1:531$500	1:144$860	2:676$360
Reparação casa turma 13 de Caxias	1:091$000	2:354$930	3:445$930
Reparação casas turma 18 de Caxias	884$900	2:296$500	3:181$400
Reparação casas turma 19 de Caxias	456$500	1:050$120	1:506$620
Reparação casas turma 20 de Caxias	1:030$300	1:804$230	2:834$530
Soma	25:184$100	34:149$220	59:333$320
Soma do trecho.......	37:451$500	57:058$170	94:509$670
Variante Barreto			
MORADIA PESSOAL			
Construção casa guarda-chaves em Barreto	1:712$300	979$190	2:691$490

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Carlos Barbosa-Alfredo Chaves			
Reparação da estação em Bento Gonçalves	2:000$000	1:473$620	3:473$620
Construção armazém da estação em Bento Gonçalves.........	3:248$800	6:563$490	9:812$290
Soma	5:248$800	8:037$110	13:285$910
Ramiz Galvão a Santa Cruz			
Reparação casa turma 23 em Santa Cruz	812$200	1:187$950	2:000$150
Santa Maria a Pôrto Alegre			
MORADIA PESSOAL			
Reparação casas operários na 1.ª Residência	447$500	699$280	1:146$780
Construção casa guarda-chaves em Colônia	2:606$200	4:403$450	7:009$650
Construção casa guarda-chaves em Arroio do Só...........	1:046$800	1:186$340	2:233$140
Reparação casa guarda-fios em Cachoeira	879$100	1:073$660	1:952$760
Reparação casa guarda-fios em Santo Amaro	547$800	560$090	1:107$890
Reconstrução casa encarregado triângulo em Santo Amaro..	435$000	1:382$010	1:817$010
Construção casa capataz fornecimento em Silo............	1:766$600	4:737$030	6:503$630
Construção casa guarda-chaves em Silo	—	2:189$930	2:189$930
Reparação casa Rv-2 em Montenegro	2:104$000	1:032$430	3:136$430
Construção casa guarda-chaves em Parecí	1:122$500	1:758$640	2:881$140
Construção casa guarda-chaves em Capela	2:102$900	2:713$250	4:816$150
Construção volante bombeiro em Navegantes	3:739$600	4:790$260	8:529$860
Construção casa telegrafista em Navegantes	1:336$300	271$200	1:607$500
Soma	18:134$300	26:797$570	44:931$870

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação "bufet" da estação em Santa Maria	31:543$600	26:351$750	57:895$350
Reparação plataforma da estação em Santa Maria.........	4:063$000	4:116$130	8:179$130
Reparação depósito de locomotivas em Santa Maria.......	49:140$300	55:677$230	104:817$530
Reparação calçamento frente estação em Santa Maria....	10:266$900	50:859$850	61:126$750
Construção embarcadouro estação em Santa Maria........	1:063$800	566$160	1:629$960
Reparação armazém madeira Arx-1 Smé	1:050$900	13:992$010	15:042$910
Reparação plataforma estação em Santa Maria............	3:583$700	5:729$590	9:313$290
Reparação alojamento pessoal do Tráfego em Santa Maria	916$300	248$420	1:164$720
Reparação oficinas Km. 3 — P. Alegre	3:792$600	6:785$870	10:578$470
Reparação da estação em Colônia	4:166$800	4:545$050	8:711$850
Reparação da estação em Arroio do Só.................	537$600	479$280	1:016$880
Reparação da estação em Borges	765$100	342$720	1:107$820
Reparação da estação em Jacuí	896$800	2:268$230	3:165$030
Reparação depósito inflamáveis em Jacuí	570$400	1:364$120	1:934$520
Reparação oficinas telegráficas em Jacuí	1:293$600	4:040$610	5:334$210
Reparação da estação em Ferreira	835$400	1:764$800	2:600$200
Reparação da estação em Cachoeira	2:940$100	4:000$450	6:940$550
Reparação da estação em Rio Pardo	1:458$600	1:117$150	2:575$750
Reparação da estação em Ramiz Galvão	1:626$700	1:823$520	3:450$220
Reparação depósito locomotivas em Ramiz Galvão..........	932$500	586$140	1:518$640
Reparação alojamento pessoal do Tráfego em Ramiz Galvão	1:497$000	1:548$380	3:045$380

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Reparação da estação Pôrto dos Dourados	594$600	468$820	1:063$420
Reparação da estação de Santo Amaro	677$800	766$310	1:444$110
Reparação da estação de Fortaleza	960$400	658$590	1:618$990
Reparação da estação de Montenegro	5:751$500	3:305$670	9:057$170
Reparação alojamento pessoal do Tráfego em Montenegro..	688$700	491$180	1:179$880
Adatação e pintura escr.° Insp. Movt. em Montenegro.......	989$000	1:311$220	2:300$220
Reparação escritório Tráfego em Montenegro	817$600	631$330	1:448$930
Reparação escritório 2.ª Residência em Montenegro......	994$000	442$820	1:436$820
Reparação oficinas 2.ª Residência em Montenegro..........	1:192$200	436$760	1:628$960
Reparação armazém mercadorias em Montenegro.........	574$700	434$970	1:009$670
Reparação da estação em Parecí	670$800	1:975$190	2:645$990
Reparação da estação em Capela	882$600	903$200	1:785$800
Reparação da estação em Portão	363$000	1:306$100	1:669$100
Reparação da est. em Sapucaia	863$500	828$000	1:691$500
Reparação da estação em Diretor A. Pestana	1:581$700	811$910	2:393$610
Reparação oficinas de Diretor A. Pestana	—	1:241$970	1:241$970
Reparação depósito locomotivas em Diretor A. Pestana......	13:324$000	52:791$970	66:115$970
Construção casa bomba em Navegantes	4:329$800	3:315$490	7:645$290
Reparação estação de P. Alegre	4:528$400	2:396$660	6:925$060
Aumento oficinas na 1.ª Residência	284$000	1:177$440	1:461$440
Modificação escritório Contadoria da estação de P. Alegre	7:050$600	4:302$740	11:353$340
Reparação armazém da estação de P. Alegre................	5:504$200	9:250$160	14:754$360
Construção alojamento pessoal do Tráfego em P. Alegre....	335$300	11:569$960	11:905$260

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Reparação e pintura da estação de Ildefonso Pinto......	1:871$000	1:391$720	3:262$720
Reparação do calçamento da estação de Ildefonso Pinto..	—	34:764$000	34:764$000
Instalação água casas Riacho	136$000	1:731$440	1:867$440
Construção vol. e rep. casas T-pint. Pontes	592$500	4:643$750	5:236$250
Constr. e rep. casas T-pátio 2	1:359$600	2:447$820	3:807$420
Reparação casas turma pátio-3 em Montenegro	499$600	675$350	1:174$950
Reparação casas turma pátio-5 em Ramiz Galvão..........	619$000	1:072$090	1:691$090
Reparação casas turma pátio-6 em Jacuí	306$100	1:036$970	1:343$070
Reparação casas turma pátio-8 em Santa Maria...........	598$300	633$410	1:231$710
Reparação casas turma pátio-1 em P. Alegre...............	674$500	1:552$520	2:227$020
Reparação casas turma pátio-9 em P. Alegre.......	518$800	545$760	1:064$560
Reparação casas turma pátio-10 em P. Alegre...............	1:457$700	2:094$620	3:552$320
Reparação casas turma pátio-11 em P. Alegre............. .	20$500	1:081$100	1:101$600
Reparação casas turma pátio-36 em P. Alegre...............	704$600	1:023$690	1:728$290
Soma	185:258$300	343:720$160	528:978$460
Soma do trecho.......	203:392$600	370:517$730	573:910$330
Entroncamento a Santana			
MORADIA PESSOAL			
Construção casa Chefe Trem de Lastro em Santana..........	1:217$900	2:378$900	3:596$800
Aumento da casa do bombeiro em Santana	779$800	1:455$050	2:234$850
Soma	1:997$700	3:833$950	5:831$650

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação da est. de S. Simão	379$600	1:004$810	1:384$410
Reparação da est. de Palomas	798$800	718$820	1:706$620
Reparação da est. de Santana	1:723$100	1:036$430	2:759$530
Construção volante T-Vol-1 de Santana	316$500	1:623$220	1:939$720
Reparação casas T-55 de Santana	1:142$600	2:885$200	4:027$800
Reparação casas T-56 de Santana	671$500	548$260	1:219$760
Soma	5:221$100	7:816$740	13:037$840
Soma do trecho.......	7:218$800	11:650$690	18:869$490
Santa Maria a Uruguaiana			
MORADIA PESSOAL			
Reparação casa ronda Km. 61 em Cacequí	—	1:012$080	1:012$080
Reparação e pintura casa Insp. do Tráfego em Cacequí......	661$400	392$820	1:054$220
Reparação e pintura casa Insp. Tração em Cacequí...........	2:870$800	1:000$100	3:870$900
Reparação e pintura casa telegrafista em Cacequí.........	571$100	850$160	1:421$260
Aumento casa visitador em Cacequí	785$300	818$500	1:603$800
Reparação casa apontador em Cacequí	560$000	511$460	1:071$460
Reparação casa M. de Linha em Jacaquá	1:087$000	492$580	1:579$580
Reparação casa guarda-chaves em Jacaquá	398$700	628$500	1:027$200
Construção casa guarda-chaves em Tigre	446$400	710$780	1:157$180
Construção volante guarda-chaves em Palma...............	689$800	400$780	1:090$580
Reparação da casa Chefe dep. em Alegrete	2:275$000	1:981$650	4:256$650

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Construção casa guarda-fios em Alegrete	3:952$700	4:236$810	8:189$510
Reparação casa guarda-chaves em Carumbé	683$300	1:253$030	1:936$330
Reparação casa conferente em Uruguaiana	885$800	539$600	1:425$400
Construção casa condutor auto em Uruguaiana	470$300	2:448$230	2:918$530
Constr. casa condutor (Cv-8) em Uruguaiana	5:107$500	5:954$880	11:062$380
Rep. casa Secretário (Srv-8) em Uruguaiana	1:091$200	1:962$780	3:053$980
Soma	22:536$300	25:194$740	47:731$040
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação da estação em Bôca do Monte	421$900	585$400	1:007$300
Reparação da estação em Canabarro	8:508$800	7:227$650	15:736$450
Reparação da estação em Dilermando de Aguiar........	314$200	1:092$260	1:406$460
Reparação da estação em Umbú	6:545$000	5:920$830	12:465$830
Reparação da est. em Cacequí	5:670$400	2:327$170	7:997$570
Reparação plataforma da est. em Cacequí	2:228$400	827$490	3:055$890
Reparação armazém da estação em Cacequí	1:629$700	32$980	1:662$680
Reparação depósito locomotivas em Cacequí	2:562$500	5:915$970	8:478$470
Construção rede extinção incêndio em Cacequí............	659$400	651$140	1:310$540
Reparação edifício Apolo em Cacequí	1:570$800	449$220	2:020$020
Reparação da est. em Saican	251$900	846$460	1:098$360
Reparação da est. em Jacaquá	1:714$600	1:376$780	3:091$380
Reparação da est. em Tigre..	902$200	550$620	1:452$820
Reparação da estação em Passo Novo	694$000	729$300	1:423$300
Reparação da estação de Palma	720$000	984$540	1:704$540

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Construção embarcadouro em Alegrete	1:142$300	—	1:142$300
Reparação da est. em Alegrete	1:074$200	279$080	1:353$280
Reparação alojamento Tráfego em Alegrete	1:054$600	825$380	1:879$980
Aumento armazém da estação em Alegrete	1:992$000	8:101$400	10:093$400
Reparação e serv. saneamento escrit. Residência, Alegrete.	463$500	1:671$000	2:134$500
Reparação da est. em Capivarí	591$200	697$410	1:288$610
Reparação da est. em Inhandui	740$100	658$380	1:398$480
Construção armazém da estação em Inhanduí............	3:490$400	4:626$540	8:116$940
Reparação da estação em Pindaí-Mirim	599$300	782$480	1:381$780
Reparação da estação em Uruguaiana	3:497$900	3:669$570	7:167$470
Reparação escritório 8.ª Residência em Uruguaiana......	1:802$200	112$700	1:914$900
Reparação oficinas 8.ª Residência em Uruguaiana	2:399$500	471$830	2:871$330
Constr. volante T-pint. pontes 2	1:263$200	1:359$540	2:622$740
Constr. volante T-pint. pontes 3	280$600	1:108$750	1:389$350
Construção volante T-vol-3 em Uruguaiana	217$800	1:343$140	1:560$940
Constr. casas T-lastro n.° 1...	566$500	1:127$770	1:694$270
Construção volante T-subst. trilhos 4	1:710$000	4:492$290	6:202$290
Construção volante reparação T-pátio 10 em Cacequí......	2:926$500	3:080$990	6:007$490
Reparação casas T-pátio 22 em Uruguaiana	2:116$800	2:642$330	4:759$130
Rep. casas T-43 em Uruguaiana	4:019$000	4:288$360	8:307$360
Rep. casas T-44 em Uruguaiana	3:601$200	2:607$020	6:208$220
Rep. casas T-46 em Uruguaiana	4:416$200	6:664$900	11:081$100
Rep. casas T-53 em Uruguaiana	393$700	965$850	1:359$550
Rep. casas T-67 em Uruguaiana	694$100	590$980	1:285$080
Rep. casas T-68 em Uruguaiana	2:057$400	1:888$290	3:945$690
Rep. casas T-71 em Uruguaiana	1:943$700	1:430$250	3:373$950
Reparação e construção casas T-72 em Uruguaiana........	2:809$700	8:944$290	11:753$990

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Reparação e construção casas T-73 em Uruguaiana........	327$600	855$920	1:183$520
Reparação e construção casas T-77 em Uruguaiana........	1:307$300	3:329$330	4:636$630
Soma	83:892$300	98:133$580	182:025$880
Soma do trecho.......	106:428$600	123:328$320	229:756$920
Alegrete a Quarai			
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação est. em Vasco Alves	1:163$700	1:458$820	2:622$520
Reparação est. em Sev. Ribeiro	642$500	1:057$950	1:700$450
Reconstr. casa T-65 em Quaraí	1:111$200	2:841$510	3:952$710
Rep. casa T-66 em Quaraí....	316$800	881$820	1:198$620
Soma do trecho...........	3:234$200	6:240$100	9:474$300
Barra do Quaraim-Itaquí-S. Borja			
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Construção parada em Salso..	1:930$700	4:466$150	6:396$850
Construção armazém est. em Guterres	1:703$100	3:017$690	4:720$790
Soma do trecho...........	3:633$800	7:483$840	11:117$640
São Sebastião a Dom Pedrito			
MORADIA PESSOAL			
Construção casa bombeiro Km. 50 em Dom Pedrito.........	849$000	1:135$950	1:984$950
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Construção casa bomba Km. 50 em Dom Pedrito............	362$800	1:035$500	1:398$300
Reparação casa turma 4 em D. Pedrito	72$500	1:468$310	1:540$810
Soma	435$300	2:503$810	2:939$110
Soma do trecho.......	1:284$300	3:639$760	4:924$060

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Basílio-Jaguarão			
MORADIA PESSOAL			
Reparação casa bombeiro Km. 54,700 em Jaguarão.........	686$900	736$390	1:423$290
Construção casa guarda-chaves est. de H. Freitas...........	1:326$500	1:588$470	2:914$970
Reparação casa M. linha 21 em Jaguarão	552$200	709$310	1:261$510
Soma	2:565$600	3:034$170	5:599$770
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação da estação em Visc. de Mauá	844$300	1:672$320	2:516$620
Reparação da estação em Jaguarão	702$100	767$280	1:469$380
Reparação dep. locomotivas em Jaguarão	874$000	3:057$720	3:931$720
Reparação depósito carros em Jaguarão	417$500	704$190	1:121$690
Reparação casas turma 1 de Basílio	532$800	565$320	1:098$120
Reparação casas turma 2 de Basilio	750$600	1:148$630	1:899$230
Soma	4:121$300	7:915$460	12:036$760
Soma do trecho......	6:686$900	10:949$630	17:636$530
Cacequí a Rio Grande			
MORADIA PESSOAL			
Demolição casa M. linha 14 em São Gabriel	1:520$000	653$120	2:173$120
Construção casa guarda-chaves em Vacacaí	1:506$900	2:155$340	3:662$240
Constr. casa capataz em Saibro	515$600	1:421$600	1:937$200
Constr. casa fiscal em Saibro	432$000	1:053$730	1:485$730
Construção casa telegrafista em R. Colorado	2:299$700	3:899$960	6:199$660

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Reparação casa guarda-chaves em R. Colorado	476$000	888$390	1:364$390
Reparação casa M. linha 16 em S. Sebastião	769$800	889$470	1:659$270
Reparação casa sub-agente em Bagé	571$700	1:014$020	1:585$720
Construção casa cond. auto em 5.ª Residência	1:339$200	1:807$330	3:146$530
Reparação casa M. linha-17 em Seival	2:441$600	1:678$380	4:119$980
Reparação, aumento casa g-chaves e telegr. Dario Lassance	4:495$000	5:561$740	10:056$740
Construção casa bombeiro em Nascente	1:606$600	2:517$200	4:123$800
Construção casa guarda-chaves em Lageado	542$600	588$260	1:130$860
Construção casa manobreiro em Cerro Chato	408$000	1:184$640	1:592$640
Construção casa guarda-chaves em Cerro Chato...........	1:055$500	2:482$510	3:538$010
Reparação casa M. linha-19 em Cerro Chato	593$300	1:107$720	1:701$020
Construção casa guarda-fios em Ivo Ribeiro	957$800	1:306$390	2:264$190
Reparação casa sub-agente em Ivo Ribeiro	667$000	884$320	1:551$320
Construção casa escriturário em Ivo Ribeiro	3:144$700	3:166$660	6:322$360
Aumento casa 2.° escriturário em Ivo Ribeiro....	1:229$800	1:026$510	2:256$310
Construção casa condutor auto em Ivo Ribeiro.......... ..	2:355$200	2:896$930	5:252$130
Reparação casa aj-rep. bombas em Ivo Ribeiro............	—	2:083$230	2:083$230
Reparação casa C. depósito em Pelotas	671$400	637$030	1:308$430
Construção casa guarda-chaves em Quinta	293$400	777$900	1:071$300
Soma	29:903$800	41:682$380	71:586$180

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Rep. da est. em Guilh. Resin..	1:454$300	1:356$430	2:810$730
Rep. da est. em Azevedo Sodré	519$300	492$290	1:011$590
Rep. da est. em Tiarajú......	639$300	848$400	1:487$700
Rep. da est. em São Gabriel..	1:312$100	763$410	2:075$510
Construção galpão dep. mat. em S. Gabriel	616$500	448$520	1:065$020
Rep. da estação em Ibaré.....	1:500$200	1:250$530	2:750$730
Reconstrução parada em Saibro	1:686$300	1:593$060	3:279$360
Rep. da est. em S. Sebastião..	1:360$500	1:305$800	2:666$300
Rep. da est. em R. Colorado..	565$100	702$320	1:267$420
Rep. da est. em S. Martins....	416$000	1:211$090	1:627$090
Reparação da est. em Bagé....	1:475$800	944$020	2:419$820
Reparação armazém de Bagé.	882$300	6:688$570	7:570$870
Reparação armazém Almoxarifado em Bagé	1:440$000	264$550	1:704$550
Reconstr. aumento dep. locom. em Bagé	14:579$900	26:511$110	41:091$010
Reparação casa V. F. praça Dr. Albano	6:104$000	3:366$610	9:470$610
Rep. parada brete em Bagé...	1:387$800	686$640	2:074$440
Rep. parada em Santa Teresa.	643$200	499$660	1:142$860
Rep. estação em Quebracho...	598$500	1:090$070	1:688$570
Rep. estação em Seival.......	3:040$300	2:715$070	5:755$370
Rep. estação em Pedras Altas	2:259$700	1:498$840	3:758$540
Rep. estação de Nascente.....	488$900	553$880	1:042$780
Rep. estação de Lageado......	1:427$500	1:707$590	3:135$090
Rep. armazém e estação em C. Chato	1:546$200	2:308$470	3:854$670
Constr. armazém est. em Herval	2:732$000	2:910$150	5:642$150
Rep. da estação de Ivo Ribeiro	1:064$700	664$860	1:729$560
Rep. depósito locomotivas em Ivo Ribeiro	1:613$100	583$200	2:196$300
Montagem oficinas em Ivo Ribeiro	7:217$400	6:245$240	13:462$640
Rep. aloj. pessoal Tráfego em Ivo Ribeiro	616$900	469$120	1:086$020
Rep. da est. de Pedras Altas..	753$200	772$710	1:525$910
Aumento da parada em Agente Gomes	941$600	1:896$340	2:837$940

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Rep. da est. de Capão do Leão	1:437$900	707$130	2:145$030
Rep. da est. de Pelotas........	2:627$900	1:933$560	4:561$460
Rep. depósito locomotivas em Pelotas	1:565$900	779$340	2:345$240
Rep. armazém mercadorias em Pelotas	1:676$500	1:272$570	2:949$070
Rep. da estação de Povo Novo	1:893$900	1:640$600	3:534$500
Rep. da est. de Rio Grande..	2:995$200	5:291$990	8:287$190
Reparação posto visita em Rio Grande	665$500	470$960	1:136$460
Calçamento "boulevard" estação de Rio Grande..........	—	10:161$600	10:161$600
Rep. oficinas de Rio Grande..	120$800	925$380	1:046$180
Rep. armazém Almoxarifado em Rio Grande	2:597$800	2:114$350	4:712$150
Rep. dep. locomotivas em Rio Grande	1:822$500	1:222$630	3:045$130
Rep. armazém est. em Marítima	1:153$100	599$320	1:752$420
Construção embarc. p/auto em Marítima	1:165$300	1:136$450	2:301$750
Rep. casas turma pátio 16 em Ivo Ribeiro	1:794$500	1:045$880	2:840$380
Construção casas turma pátio 18 em Pelotas.............	24$900	2:094$530	2:119$430
Construção vol. T. subst. trilhos em Rio Grande............	4:851$000	6:903$690	11:754$690
Construção vol. T. refeção trilhos em Rio Grande.........	3:227$900	10:138$270	13:366$170
Construção vol. T. constr. triângulo em Biboca.............	728$700	2:310$670	3:039$370
Rep. casas T-59 de Rio Grande	782$900	424$940	1:207$840
Rep. casas T-64 de Rio Grande	652$500	392$720	1:045$220
Rep. casas T-71 de Rio Grande	2:057$300	1:667$740	3:725$040
Rep. casas T-76 de Rio Grande	682$100	748$760	1:430$860
Rep. casas T-80 de Rio Grande	2:014$100	1:884$080	3:898$180
Rep. casas T-84 de Rio Grande	839$000	1:299$540	2:138$540
Rep. casas T-85 de Rio Grande	924$900	1:298$990	2:223$890
Soma	99:184$700	130:814$240	229:998$940
Soma do trecho......	129:088$500	172:496$620	301:585$120

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Cruz Alta a Giruá			
MORADIA PESSOAL			
Rep. e fornec. água casa Ml-14 em Ijuí	760$600	1:540$800	2:301$400
Rep. casa guarda-fios de Santo Ângelo	500$800	1:142$060	1:642$860
Rep. casa bombeiro de Giruá..	965$700	1:339$410	2:305$110
Construção casa geminada em Giruá	5:073$900	10:519$740	15:593$640
Soma	7:301$000	14:542$010	21:843$010
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Aumento estação de Fachinal.	1:956$600	2:796$290	4:752$890
Rep. e pintura parada em Maquinista Scalabrini	670$300	930$050	1:600$350
Aumento armazém e estação de Ijuí	7:771$100	10:969$760	18:740$860
Constr. armazém est. de Itaí	1:142$100	255$210	1:397$310
Aumento e rep. parada em Maquinista Isaac	2:412$500	2:514$260	4:926$760
Rep. da estação de Giruá......	968$300	1:001$470	1:969$770
Rep. da estação de C. Freire..	367$000	640$970	1:007$970
Rep. da estação de Esquina...	562$500	742$650	1:305$150
Rep. casas T-59 em S. Ângelo	2:523$600	4:901$570	7:425$170
Rep. casas T-63 em S. Ângelo	579$300	1:011$490	1:590$790
Rep. casas T-67 em S. Ângelo	1:188$000	2:817$940	4:005$940
Soma	20:141$300	28:581$660	48:722$960
Soma do trecho......	27:442$300	43:123$670	70:565$970
Santa Maria a Marcelino Ramos			
MORADIA PESSOAL			
Reparação casa guarda-chaves em Taquarembó	1:816$000	2:727$560	4:543$560
Construção casa aj-bombeiro em Guassupí	1:082$000	2:202$460	3:284$460
Reparação casa g-pass. em J. de Castilhos	943$200	957$480	1:900$680

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Reparação casa Agente em Tupaceretã	476$100	1:056$160	1:532$260
Reparação casa bombeiro em Espinilho	902$300	1:208$100	2:110$400
Construção casa telegrafista em Espinilho	963$200	2:265$480	3:228$680
Reparação casa guarda-chaves em B. Nott................	669$500	885$970	1:555$470
Reparação casa Condutor-9 em Cruz Alta	1:394$900	465$680	1:860$580
Reparação casa Residente em Cruz Alta	4:825$000	2:266$340	7:091$340
Reparação casa guarda-chaves em Santo Ângelo	1:799$800	1:859$640	3:659$440
Reparação casa Secretário Residente em Santo Ângelo....	1:498$200	1:471$470	2:969$670
Construção volante p/morad. Agente em Belizário........	271$300	792$310	1:063$610
Reparação pintura casa M. linha-14 em Santa Bárbara..	4:218$900	6:835$950	11:054$850
Construção casa guarda-chaves em Cruzinha	754$700	2:438$990	3:193$690
Reparação casa Residente em Passo Fundo	238$400	762$690	1:001$090
Reparação casa aj. - Residente em Passo Fundo............	1:901$000	937$100	2:838$100
Construção casa sub-Agente em Passo Fundo	10:500$700	8:055$130	18:555$830
Reparação casa bombeiro Km. 408 em Marcelino Ramos....	768$200	2:178$050	2:946$250
Reparação casa guarda-fios em Bôa Vista do Erechim......	639$500	635$210	1:274$710
Construção casa M. linha-19 em Bôa Vista do Erechim......	668$200	1:336$500	2:004$700
Soma	36:331$100	41:338$270	77:669$370
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Rep. da estação em Taquarembó	1:226$300	1:668$790	2:895$090
Rep. da estação em Júlio de Castilhos	1:843$300	2:928$470	4:771$770

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Rep. da estação em S. Luiz..	498$800	700$850	1:199$650
Rep. da estação em Tupaceretã	820$500	1:856$060	2:676$560
Aumento parada em Batú......	2:014$500	3:519$650	5:534$150
Aumento parada em Ourupú...	2:265$500	4:572$890	6:838$390
Aumento rep. parada em Benjamim Nott	2:354$000	2:177$840	4:531$840
Rep. aloj. pessoal do Tráfego em Cruz Alta	481$700	1:069$230	1:550$930
Rep. casa bomba Km. 160 em Marcelino Ramos	973$700	200$260	1:173$960
Rep. da est. em Dois Irmãos	568$900	2:210$010	2:778$910
Rep. da est. em Pinh. Marcado	978$300	1:615$080	2:593$380
Rep. armazém de Carasinho..	333$500	2:820$040	3:153$540
Rep. da estação em S. Miguel	211$100	828$800	1:039$900
Rep. e pintura da estação em Passo Fundo	4:580$800	4:296$880	8:877$680
Rep. e pintura dep. locomotivas em Passo Fundo........	218$900	839$320	1:058$220
Aumento armazém da estação em Passo Fundo............	2:633$500	4:275$670	6:909$170
Rep. escritório C. Depósito em Passo Fundo...............	4:396$300	3:154$270	7:550$570
Rep. poço parada em Arroio Miranda	421$500	1:323$390	1:744$890
Rep. da estação em Baliza....	431$000	1:519$390	1:950$390
Rep. da estação em M. Ramos	4:254$800	2:394$410	6:649$210
Aumento armazém da estação em Marcelino Ramos.......	3:386$500	2:755$140	6:141$640
Rep. depósito locomotivas em Marcelino Ramos	—	1:221$350	1:221$350
Rep. usina elétrica em Marcelino Ramos	507$800	613$650	1:121$450
Construção aloj. operários em Marcelino Ramos	732$500	1:548$720	2:281$220
Rep. casas T-53 em M. Ramos	1:229$500	528$120	1:757$620
Rep. casas T-54 em M. Ramos	3:748$300	6:640$380	10:388$680
Rep. casas T-58 em M. Ramos	4:985$700	5:570$970	10:556$670
Rep. casas T-63 em M. Ramos	4:769$100	7:219$440	11:988$540
Rep. casas T-64 em M. Ramos	1:028$800	1:227$700	2:256$500
Rep. casas T-65 em M. Ramos	3:360$000	4:697$000	8:057$000
Rep. casas T-71 em M. Ramos	1:480$000	1:648$940	3:128$940

DISCRIMINAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Rep. casas T-81 em M. Ramos	1:358$500	1:599$230	2:957$730
Rep. casas T82 em M. Ramos	967$000	2:081$740	3:048$740
Rep. casas T-85 em M. Ramos	5:278$100	6:774$870	12:052$970
Rep. casas T-91 em M. Ramos	1:047$000	1:842$350	2:889$350
Rep. casas T-95 em M. Ramos	6:915$700	7:960$160	14:875$860
Soma	72:301$400	97:901$060	170:202$460
Soma do trecho	108:632$500	139:239$330	247:871$830
D. de Aguiar a S. Borja			
MORADIA PESSOAL			
Pintura rep. casa M. linha em V. Clara	826$500	1:121$260	1:947$760
Construção casa telegrafista em Jaguarí	810$300	3:010$680	3:820$980
Construção casa guarda-fios em Jaguarí	829$800	1:027$040	1:856$840
Construção casas pessoal Tráfego em S. Borja	—	4:244$140	4:244$140
Construção casa guarda-chaves em S. Borja	2:970$500	2:667$860	5:638$360
Construção casas rondas Tráf. em Santiago	533$400	5:533$170	6:066$870
Construção casas para bombeiros, ramal de Santiago	925$100	3:432$540	4:357$640
Soma	6:895$600	21:036$990	27:932$590
EDIFÍCIOS DIVERSOS			
Reparação da est. em Vila Clara	1:672$500	1:501$150	3:173$650
Aumento rep. armazém estação da Mata	6:733$200	8:725$490	15:458$690
Rep. da estação em Jaguarí	1:412$800	1:205$370	2:618$170
Construção casas T-74 em Santiago	1:403$600	3:080$790	4:484$390
Rep. armazém e estação em Santiago	4:414$400	3:498$460	7:912$860
Construção oficinas 11.ª Residência	2:969$800	5:686$930	8:656$730
Construção parada em B. Silva	1:889$700	1:784$850	3:674$550
Rep. da estação em São Borja	800$800	466$670	1:267$470
Soma	21:296$800	25:949$710	47:246$510
Soma do trecho	28:192$400	46:986$700	75:079$100

Resumo geral dos trabalhos com construções, reconstruções, aumentos e reparações de edifícios, no ano de 1938

LINHAS E RAMAIS	N.º de obras	Total das despesas	Custo médio da obra
Rio dos Sinos-Canela...	32	41:467$000	1:295$843
Montenegro-Caxias	43	103:727$200	2:412$260
Variante-Barreto	24	11:457$680	477$403
C. Barbosa-Alfr. Chaves.	21	24:038$170	1:144$674
Ramiz Galvão-Santa Cruz	5	3:283$090	656$618
Sta. Maria-Porto Alegre.	270	702:617$530	2:602$287
S. Maria local (V. Belga)	74	40:393$080	545$852
Entroncamento-Santana .	37	27:493$080	743$056
Santa Maria-Uruguaiana	271	324:477$320	1:197$333
Alegrete-Quaraí	11	10:668$470	969$860
Barra Quaraim-Itaquí-S. Borja	10	16:737$130	1:673$713
S. Sebastião-Dom Pedrito	14	9:382$510	670$179
Basílio-Jaguarão	31	24:863$250	802$040
Cacequí-Rio Grande	279	363:479$770	1:302$794
Junção-Vila Siqueira....	5	1:171$170	234$234
Cruz Alta-Esquina	51	77:026$190	1:510$317
Sta. Maria-Marc. Ramos	223	298:624$870	1:339$124
Dilerm. Aguiar-S. Borja.	66	119:833$790	1:815$663
TOTAL........	1.467	2.200:741$300	1:500$164

Resumo de pequenas reparações em edifícios durante o exercício de 1938

LINHAS E RAMAIS	Pessoal	Material	TOTAL
Rio dos Sinos-Canela...	2:703$900	2:536$780	5:240$680
Montenegro-Caxias	3:666$400	5:551$130	9:217$530
C. Barbosa-B. Gonçalves.	3:711$000	7:041$260	10:752$260
Variante-Barreto	4:113$900	4:652$290	8:766$190
Sta. Maria-Porto Alegre.	64:967$700	63:739$500	128:707$200
S. Maria local (V. Belga)	11:991$300	28:401$780	40:393$080
Ramiz Galvão-Santa Cruz	699$300	583$640	1:282$940
Santa Maria-Uruguaiana	53:812$400	40:908$000	94:720$400
Entroncamento-Santana .	4:439$900	4:183$690	8:623$590
Alegrete-Quaraí	719$200	474$970	1:194$170
Barra Quaraim-Itaquí-S. Borja	2:896$800	2:722$690	5:619$490
S. Sebastião-Dom Pedrito	2:270$200	2:188$250	4:458$450
Cacequí-Rio Grande	29:865$900	32:028$750	61:894$650
Basílio-Jaguarão	3:162$900	4:063$820	7:226$720
Junção-Vila Siqueira...	791$200	379$970	1:171$170
Cruz Alta-Esquina	2:316$500	4:143$720	6:460$220
Sta. Maria-Marc. Ramos	28:539$300	22:213$740	50:753$040
Dilerm. Aguiar-S. Borja.	15:047$000	29:607$690	44:654$690
TOTAL........	235:714$800	255:421$670	491:136$470

Resumo

DESIGNAÇÃO DAS LINHAS	Pessoal	Material	TOTAL
Rio dos Sinos-Canela...	14:454$500	21:771$820	36:226$320
Montenegro-Caxias	37:451$500	57:058$170	94:509$670
Variante-Barreto	1:712$300	979$190	2:691$490
C. Barbosa-Alfr. Chaves.	5:248$800	8:037$110	13:285$910
Ramiz Galvão-Santa Cruz	812$200	1:187$950	2:000$150
Sta. Maria-Porto Alegre.	203:392$600	370:517$730	573:910$330
Entroncamento-Santana .	7:218$800	11:650$690	18:869$490
Santa Maria-Uruguaiana	106:428$600	123:328$320	229:756$920
Alegrete-Quaraí	3:234$200	6:240$100	9:474$300
Barra Quaraim-Itaquí-S.	3:633$800	7:483$840	11:117$640
Borja	1:284$300	3:639$760	4:924$060
S. Sebastião-Dom Pedrito			
Basílio-Jaguarão	6:686$900	10:949$630	17:636$530
Cacequí-Rio Grande	129:088$500	172:496$620	301:585$120
Cruz Alta-Giruá	27:442$300	43:123$670	70:565$970
Sta. Maria-Marc. Ramos	108:632$500	139:239$330	247:871$830
Dilerm. Aguiar-S. Borja.	28:192$400	46:986$700	75:179$100
TOTAL........	684:914$200	1.024:690$630	1.709:604$830

1938

	TADA r dia serviç util	Extração e britação	OBSERVAÇÕES
Vo	136,5	217:182$500	
Sa	83,6	169:236$200	
Pe	72,1	84:577$700	
It	—	—	por contrato com a firma Corrêa, Barreiros & Cia
Su	—	—	idem, idem.
Sa	—	—	idem, idem.
Sa	—	—	idem, Alberto Dallagnol.
Ar	—	—	idem, a firma Corrêa, Barreiros & Cia.
	235,4	470:996$400	
	103,9	358:545$800	
	131,5	112:450$600	

Rendimento e despesa com a produção e emprego da pedra britada no lastramento da linha, no ano de 1938

LOCAIS DAS PEDREIRAS	NÚMERO MÉDIO DE JORNAIS EM SERVIÇO — Mensal	NÚMERO MÉDIO DE JORNAIS EM SERVIÇO — Diário	Número de jornais no ano	Dias úteis do serviço da turma	FUNCIONAMENTO DA BRITADORA — Dias	FUNCIONAMENTO DA BRITADORA — Horas	PRODUÇÃO DA PEDRA BRITADA EM M.³ — Anual	PRODUÇÃO — Média mensal	PRODUÇÃO — Por dia de serviço útil	EXPLOSIVOS GASTOS, EM QUILOS — TOTAL	EXPLOSIVOS — Por m.³ de pedra britada
Volta do Feliciano — Km 4,250 M. Ramos	1 813	75,50	21 756	302	284	2 220,0	38.792,900	3 232,741	136,591	575,000	0,014
Santo Amaro	1 395	77,00	16 711	309	268	2.176,5	22 416,000	1.868,000	83,641	993.500	0,014
Pedreira Km 358 M. Ramos	1 891	70,50	9 495	111	94	352,0	6.784,400	1.356,880	72,174	102,380	0,015
Ibaí — Km 64 Santo Angelo	—	—	—	—	—	—	36.980,000	3 081,666	—	—	—
Suspiro — Km. 223 Rio Grande	—	—	—	—	—	—	2.995,398	398,466	—	—	—
Saibro	—	—	—	—	—	—	9 182,561	1.311,794	—	—	—
Santana Km 276	—	—	—	—	—	—	26.276,687	2 627,668	—	—	—
Amaral Ribeiro	—	—	—	—	—	—	8.687,000	1,241,000	—	—	—
Total do ano de 1938	5 099	223,00	47 962	752	646	4.748,5	152 114,916	12 676,215	236,172	1.670,880	0,011
Total do ano de 1937	3 100	131,00	37 947	580	487	3 301,0	108.535,472	9.044,622	104,971	1.261,220	0,025
Diferença sobre 1937	+ 1 999	+ 92,00	+ 10 035	+ 172	+ 159	+ 1.447,5	+ 43 579,474	+ 3.631,623	+ 131,501	+ 409,660	— 0,014

LOCAIS DAS PEDREIRAS	DESPESAS EFETUADAS COM — MATERIAIS — Explosivos	Combustíveis	Lubrificantes	Diversos	Conservação de máquinas, ferramentas e desvios	Arrendamento da pedreira	TOTAL	PESSOAL — Extração e britação	Conservação de máquinas, ferramentas e desvios	TOTAL	TOTAL GERAL
Volta do Feliciano — Km 4,250 M. Ramos	7:325$653	14:838$499	1.480$102	825$044	20:082$570	—	41:551$868	247·182$500	11 947$100	259 129$600	303·681$468
Santo Amaro	12 059$093	29:863$620	3 640$662	743$140	2:973$910	8 966$100	58.246$825	169 236$200	7·520$500	176 756$700	235 003$525
Pedreira Km 358 M. Ramos	1:823$731	—	331$558	217$580	61·112$880	—	66 185$749	84 577$700	129 590$900	214 168$600	280 654$319
Ibaí — Km 64 Santo Angelo	—	—	—	—	—	9:245$000	9·245$000	—	—	—	334 660$000
Suspiro — Km. 223 Rio Grande	—	—	—	—	—	900$000	900$000	—	—	—	36 011$800
Saibro	—	—	—	—	—	3.600$000	3 600$000	—	—	—	95.427$670
Santana Km 276	—	—	—	—	—	10:000$000	10·000$000	—	—	—	264 190$200
Amaral Ribeiro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103 380$000
Total do ano de 1938	21 208$477	44:702$119	5:452$322	1·785$764	87:169$360	32 711$400	193 029$442	470:996$400	179.058$500	650:054$900	1 653 347$912
Total do ano de 1937	14 920$766	12:799$524	2 747$574	1.518$219	55:168$800	25 390$400	112.545$283	158:545$800	63:970$300	422·516$100	1 029.528$083
Diferença sobre 1937	+ 6:287$711	+ 31 902$595	+ 2:704$748	+ 267$545	+ 32:000$560	+ 7·321$000	+ 80 484$159	+ 112 450$600	+ 115 088$200	+ 227 538$800	+ 623 819$829

LOCAIS DAS PEDREIRAS	CUSTO DO M.³ DA PEDRA BRITADA — Carregado no vagão	Transportado à linha	Lastrado e nivelado	TOTAL	OBSERVAÇÕES
Volta do Feliciano — Km 4,250 M. Ramos	7$[illegible]19	15$638	2$359	25$826	
Santo Amaro	10$[illegible]	13$028	2$276	23$787	
Pedreira Km 358 M. Ramos	41$[illegible]67	20$842	1$837	61$046	
Ibaí — Km 64 Santo Angelo	9$610	13$683	2$136	24$849	Pedra fornecida por contrato com a firma Corrêa, Barreiros & Cia
Suspiro — Km. 223 Rio Grande	12$[illegible]13	27$375	3$240	40$916	Idem, idem idem.
Saibro	10$[illegible]	12$812	3$023	26$228	Idem, idem, idem
Santana Km 276	10$[illegible]66	3$482	2$103	15$651	Idem, Idem, Alberto Dallagnol.
Amaral Ribeiro	11$920	17$502	2$222	31$614	Idem, Idem, a firma Corrêa, Barreiros & Cia
Total do ano de 1938	10$[illegible]39	12$729	2$283	25$881	
Total do ano de 1937	9$446	21$724	2$628	33$838	
Diferença sobre 1937	+ 1$[illegible]	— 8$995	— 0$345	7$957	

no ano de 1938

MÊ	A. Ribeiro Km. 30- Taquara	Suspiro, Km. 252, Rio Grande	TOTAL DAS DESPESAS
Janeiro	A pedra foi fornecida pela firma Corrêa, Barreiros & Cia., ao preço de 10$000 o m.3, posto no vagão, de janeiro a setembro.	A pedra foi fornecida pela firma Corrêa, Barreiros & Cia., ao preço de 10$000 o m.3, posto no vagão, de janeiro a março.	44:928$800
Fevereiro ..			50:727$500
Março			38:751$400
Abril			46:969$300
Maio			46:915$100
Junho			52:428$000
Julho			50:546$100
Agosto			52:146$400
Setembro ..			48:590$200
Outubro ...			50:389$100
Novembro ..			49:708$700
Dezembro ..			55:356$600
	—	—	587:457$200
	—	—	—
	—	—	—

os trabalhos de construção do
ve início no mês de agosto.

435 a 438

Despesas com pessoal nas pedreiras da Viação Férrea, com o serviço de pedra britada, no ano de 1938

MESES	LOCAIS DAS PEDREIRAS								TOTAL DAS DESPESAS
	Santo Amaro	Volta do Felizardo	Km. 358 Marc. Ramos	Ital, Km. 61 Santo Ângelo	Km. 276 Santana	Saibro, Km. 282 Rio Grande	A. Ribeiro Km 30, Taquara	Suspiro, Km. 252, Rio Grande	
Janeiro	11.719$700	16:070$200	17 138$900	A pedra foi fornecida pela firma Corrêa, Barreiros & Cia., ao preço de 8$500 o m³, posto no vagão.	A pedra foi fornecida por Alberto Dallagnol, ao preço de 10$000 o m³, posto no vagão.	A pedra foi fornecida pela firma Corrêa, Barreiros & Cia., ao preço de 10$000 o m³, posto no vagão de junho a dezembro.	A pedra foi fornecida pela firma Corrêa, Barreiros & Cia, ao preço de 10$000 o m³, posto no vagão, de janeiro a setembro.	A pedra foi fornecida pela firma Corrêa, Barreiros & Cia., ao preço de 10$000 o m³, posto no vagão, de janeiro a março.	44:928$800
Fevereiro	16.560$700	17:683$100	16·483$100						50:727$500
Março	13 721$500	11 984$300	13 045$600						38:751$400
Abril	13·215$800	16:995$900	16:751$600						46:969$300
Maio	16 289$800	14 872$200	15:753$100						46:915$100
Junho	14:060$400	19 607$400	18 760$200						52:428$000
Julho	13 777$100	18:611$000	18 128$000						50:516$100
Agosto	14:419$100	21 742$200	15 985$100						52:146$400
Setembro	12 735$600	20:721$700	15·132$900						48:590$200
Outubro	15 775$300	18 627$900	15 985$900						50:389$100
Novembro	11 914$800	20·413$100	17 380$800						49:708$700
Dezembro	15 013$400	20·250$200	20 093$000						55:356$600
TOTAL 1938..	169:236$200	217:182$500	201·038$500	—	—	—	—	—	587:457$200
TOTAL 1937..	119 780$100	184 746$600	—	—	—	—	—	—	—
DIFERENÇAS	+ 49·456$100	+ 32:435$900	—	—	—	—	—	—	—

OBSERVAÇÕES: As despesas relativas à pedreira do Km 358, de janeiro a julho, se relacionam somente com os trabalhos de construção do ramal e desvios, bem como da instalação de todo aparelhamento necessário à exploração da pedreira. A britação só teve início no mês de agosto.

415 a 438

Reparações gerais e ampliações de redes efetuadas nas instalações hidráulicas, durante o exercício de 1938

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Depósito da Inspetoria Hidráulica			
Materiais reparados na oficina e depositados em Santa Maria	12:004$800	10:855$300	22:860$100
Variante Barreto			
Reparação motor inst. hidr. em Pôrto Batista	520$600	593$280	1:113$880
Reparação inst. hidr. em Pôrto Batista	1:067$800	544$850	1:612$650
Soma	1:588$400	1:138$130	2:726$530
Linha Montenegro a Caxias			
Reparação inst. hidráulica em Linha Bonita	1:116$800	44$000	1:160$800
Reparação inst. hidráulica em Caxias	605$200	927$500	1:532$700
Rep. caixa d'água em Caxias..	790$300	470$080	1:260$380
Soma	2:512$300	1:441$580	3:953$880
Linha S. Maria à Pôrto Alegre			
Rep. inst. hidr. de S. Maria..	649$100	22:527$740	23:176$840
Rep. hidrante inst. de S. Maria	1:159$200	927$790	2:086$990
Constr. barragem of. Km. 3...	4:358$800	3:330$610	7:689$410
Rep. inst. hidráulica de Jacuí	480$500	718$990	1:199$490
Rep. caixa d'água de Jacuí...	276$600	790$080	1:066$680
Rep. bomba inst. de Jacuí....	704$100	768$970	1:473$070
Rep. inst. hidr. em Bexiga....	706$200	329$900	1:036$100
Rep. caixa d'água em Bexiga..	834$100	363$370	1:197$470
Montagem caixa d'água em Lima Brandão	580$200	423$540	1:003$740
Rep. pulsômetro inst. de Rio Pardo	560$400	440$780	1:001$180
Rep. caixa d'água de Rio Pardo	924$900	1:047$980	1:972$880

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Rep. recalque inst. de Ramiz Galvão	765$500	497$420	1:262$920
Rep. bomba instalação de Ramiz Galvão	2:182$000	2:533$110	4:715$110
Rep. caixa d'água de Ramiz Galvão	643$900	490$750	1:134$650
Rep. hidrantes de Ramiz Galvão	662$900	427$140	1:090$040
Rep. inst. hidr. de Ramiz Galvão	1:530$400	504$030	2:034$430
Rep. caldeira inst. de Monte Alegre	49$900	1:039$780	1:089$680
Rep. inst. hidr. de Montenegro	984$400	262$130	1:246$530
Rep. caldeira inst. de Montenegro	2:301$000	1:030$140	3:331$140
Rep. hidrantes inst. de Montenegro	1:554$400	1:371$740	2:926$140
Rep. hidrantes instalação de Diretor A. Pestana	348$800	1:341$350	1:690$150
Reparação caixa d'água de Diretor A. Pestana	251$100	4:563$740	4:814$840
Rep. motor inst. de Navegantes	810$000	1:297$040	2:107$040
Rep. inst. hidr. de Navegantes	995$500	1:997$840	2:993$340
Rep. bomba inst. de Navegantes	1:020$500	477$240	1:497$740
Soma	25:334$400	49:503$200	74:837$600
Linha S. Maria a Uruguaiana			
Rep. bomba inst. de Cacequí	513$200	844$370	1:357$570
Rep. inst. hidráulica de Cacequí	271$300	854$400	1:125$700
Soma	784$500	1:698$770	2:483$270
Linha Entroncamento a Santana			
Rep. caixa d'água em Santana	686$200	901$570	1:587$770
Ramal Dom Pedrito			
Rep. bomba inst. Dom Pedrito	85$000	2:045$350	2:130$350
Rep. pulsômetro inst. de Dom Pedrito	774$900	4:301$450	5:076$350
Rep. caixa d'água de D. Pedrito	513$800	510$800	1:024$600
Rep. inst. hidráulica de Km. 50	—	1:029$850	1:029$850
Rep. caldeira inst. de Km. 50	813$800	883$950	1:697$750
Soma	2:187$500	8:771$400	10:958$900

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Linha de Cacequí a Rio Grande			
Rep. caldeira inst. de Três Estradas	1:409$400	1:927$200	3:336$600
Rep. bomba inst. de S. Sebastião	725$500	1:383$850	2:109$350
Rep. represa inst. de São Sebastião	860$300	390$200	1:250$500
Rep. bomba inst. de Bagé.....	1:169$300	951$930	2:121$230
Rep. inst. hidráulica em Bagé	622$200	6:643$690	7:265$890
Rep. caixa d'água em A. Duprat	84$000	1:086$840	1:170$840
Rep. caldeira inst. em. A. Duprat	2:068$800	1:642$200	3:711$000
Rep. caixa d'água em Candiota	669$100	411$040	1:080$140
Confecção filtros inst. em Cerro Chato	136$100	318$960	1:455$060
Rep. hidrantes inst. em Severino Ribeiro	4:756$800	10:040$970	14:797$770
Rep. caixa d'água em Severino Ribeiro	982$700	812$170	1:794$870
Rep. inst. hidráulico em Capão do Leão	2:233$400	1:536$300	3:769$700
Rep. motor inst. de Junção...	635$300	672$030	1:307$330
Rep. inst. hidráulica de Junção	838$500	418$170	1:256$670
Construção poço inst. de Junção	10:059$700	7:983$330	18:043$030
Rep. motor inst. de Rio Grande	684$100	407$340	1:091$440
Soma	27:935$200	37:626$220	65:561$420
Ramal de Giruá			
Rep. bomba inst. de Alto União	618$200	6:096$950	6:715$150
Rep. caixa d'água de Ijuí....	481$200	524$820	1:006$020
Rep. inst. hidr. de S. Ângelo..	146$200	969$700	1:115$900
Rep. caixa d'água de S. Ângelo	1:026$900	926$080	1:952$980
Rep. caixa d'água de Cruzeiro	433$200	1:354$210	1:787$410
Rep. inst. hidr. de Cruzeiro..	43$200	1:051$310	1:094$510
Soma	2:748$900	10:923$070	13:671$970
Linha de S. Maria a M. Ramos			
Rep. inst. hidr. Km. 2+700 de Marcelino Ramos	715$800	462$860	1:178$660
Rep. motor inst. Km. 2+700 de Marcelino Ramos	2:254$700	3:192$900	5:447$600

DESIGNAÇÃO	Pessoal	Material	Total
Rep. bomba inst. Km. 2+700 de Marcelino Ramos	888$300	452$970	1:341$270
Rep. bomba inst. de Pinhal....	1:993$500	7:560$780	9:554$280
Rep. bomba inst. de Taquarembó	1:256$400	1:281$930	2:538$330
Rep. hidrantes inst. de Taquarembó	1:429$500	822$490	2:251$990
Rep. inst. hidr. de Guassupi..	955$100	126$610	1:081$710
Rep. bomba inst. de Tupaceretã	237$800	5:319$250	5:557$050
Rep. hidrantes inst. de Tupaceretã	619$300	936$270	1:555$570
Rep. inst. hidr. de Cruz Alta..	894$600	420$680	1:315$280
Montagem eletcro-bomba de Cruz Alta	1:517$400	15:391$050	16:908$450
Rep. bomba hidr. de Cruz Alta	495$600	750$470	1:246$070
Rep. caixa d'água de Porongos	427$300	616$120	1:043$420
Rep. represa inst. de Carasinho	1:746$200	124$660	1:870$860
Rep. caixa d'água de Carasinho	573$500	641$360	1:214$860
Rep. caixa d'água de P. Fundo	732$100	616$260	1:348$360
Rep. hidrantes instalação de Passo Fundo	216$000	862$340	1:078$340
Rep. caixa d'água de Coxilha..	1:176$700	289$800	1:466$500
Rep. caixa d'água de Capo-Erê	647$900	699$720	1:347$620
Rep. caixa d'água do Km. 23	87$300	1:136$740	1:224$040
Soma	18:865$000	41:705$260	60:570$260
Linha D. de Aguiar a S. Borja			
Rep. pulsômetro de Km. 72....	994$100	2:133$290	3:127$390
Rep. bomba inst. de Jaguarí...	804$200	403$320	1:207$520
Rep. inst. hidr. de Km. 90....	1:853$900	10:422$680	12:276$580
Rep. caixa d'água de Km. 135	745$300	492$860	1:238$160
Montagem caixa d'água de Santiago	9:074$300	6:216$040	15:290$340
Rep. inst. hidr. de Santiago...	159$000	1:200$520	1:359$520
Montagem caixa d'água de Vinte Pinheiros	1:608$200	601$680	2:209$880
Mont. caixa d'água de Km. 163	1:330$300	527$320	1:857$620
Mont. caixa d'água de Km. 197	1:251$000	117$060	1:368$060
Rep. bomba inst. de S. Borja	666$600	347$940	1:014$540
Rep. inst. hidr. de São Borja	732$200	1:388$650	2:120$850
Soma	19:219$100	23:851$360	43:070$460

Demonstrativo das pequenas reparações procedidas nas instalações hidráulicas, durante o exercício de 1938

LINHAS	Pessoal	Material	Total
P. Alegre a Matadouro Modêlo	137$800	24$600	162$400
Variante Barreto	899$600	1:498$300	2:397$900
Rio dos Sinos a Canela........	1:033$900	2:284$900	3:318$800
Montenegro a Caxias.........	1:963$200	1:121$610	3:084$810
Carlos Barbosa a B. Gonçalves	352$000	875$560	1:227$560
Ramiz Galvão a Santa Cruz..	144$100	205$410	349$510
Santa Maria a Pôrto Alegre..	31:836$200	32:339$280	64:175$480
Santa Maria a Uruguaiana....	10:325$200	5:037$270	15:362$470
Entroncamento a Santana.....	3:926$500	1:970$950	5:897$450
Alegrete a Quaraí............	237$000	694$190	931$190
Barra do Quaraim-Itaquí-S.Borja	988$100	799$850	1:787$950
São Sebastião a Dom Pedrito	1:120$100	887$060	2:007$160
Basílio a Jaguarão...........	1:204$700	1:073$330	2:278$030
Cacequí a Rio Grande........	26:505$500	16:391$670	42:897$170
Cruz Alta a Esquina..........	3:850$800	2:567$070	6:417$870
Santa Maria a Marcelino Ramos	17:419$700	8:431$900	25:851$600
Dilerm.do de Aguiar a S. Borja	6:783$200	6:665$990	13:449$190
Soma	108:727$600	82:868$940	191:596$540

Resumo das modificações, reparações e ampliações procedidas nas instalações hidráulicas, no ano de 1938

LINHAS	Pessoal	Material	Total
Dep. da Inspetoria Hidráulica	12:004$800	10:855$300	22:860$100
Variante Barreto	1:588$400	1:138$130	2:726$530
Montenegro a Caxias..........	2:512$300	1:441$580	3:953$880
Santa Maria a Pôrto Alegre..	25:334$400	49:503$200	74:837$600
Santa Maria a Uruguaiana....	784$500	1:698$770	2:483$270
Entroncamento a Santana.....	686$200	901$570	1:587$770
São Sebastião a Dom Pedrito	2:187$500	8:771$400	10:958$900
Cacequí a Rio Grande........	27:935$200	37:626$220	65:561$420
Cruz Alta a Esquina..........	2:748$900	10:923$070	13:671$970
S. Maria a Marcelinos Ramos	18:865$000	41:705$260	60:570$260
Dilerm.do de Aguiar a S. Borja	19:219$100	23:851$360	43:070$460
Soma	113:866$300	188:415$860	302:282$160

Resumo geral dos trabalhos executados nas instalações hidráulicas no exercício de 1938, com custos médios

LINHAS	N.º das obras	Total das despesas	Custo médio
Dep. da Inspetoria Hidráulica	64	22:860$100	357$189
P. Alegre a Matadouro Modêlo	3	162$400	54$133
Variante Barreto............	10	5:124$430	512$443
Rio dos Sinos a Canela......	7	3:318$800	474$111
Montenegro a Caxias.........	16	7:038$690	439$918
Carlos Barbosa a B. Gonçalves	4	1:227$560	306$890
Ramiz Galvão a Santa Cruz...	2	349$510	174$750
Santa Maria a Pôrto Alegre..	79	139:013$080	1:759$659
Santa Maria a Uruguaiana....	47	17:845$740	379$696
Alegrete a Quaraí...........	9	931$190	103$465
Entroncamento a Santana.....	23	7:485$220	325$444
Barra do Quaraim-Itaquí-S. Borja	13	1:787$950	137$534
São Sebastião a Dom Pedrito	13	12:966$060	997$389
Basílio a Jaguarão..........	13	2:278$030	175$233
Cruz Alta a Esquina.........	118	108:458$590	919$140
Cacequí a Rio Grande........	26	20:089$840	772$686
Sta. Maria a Marcelino Ramos	103	86:421$860	839$047
Dilerm.do de Aguiar a S. Borja	66	56:519$650	856$358
Total	616	493:878$700	801$751

Água fornecida aos trens em 1938

MÊSES	Volume d'água m3	DESPESAS FEITAS COM:						Custo do m³ de água bombada
		Material	Energia elétrica	Hidráulica Municipal	Arrenda-mentos	Pessoal	Total	
Janeiro	322.738	27:705$000	7:694$000	4:503$000	1:450$000	36:044$000	77:396$000	0$239
Fevereiro...	305.198	27:896$000	8:845$000	4:330$000	1:450$000	36:135$000	78:656$000	0$259
Março	344.411	29:930$000	8:424$000	4:835$000	1:450$000	38:742$000	83:381$000	0$242
Abril	344.401	29:496$000	8:579$000	5:143$000	1:450$000	38:605$000	83:273$000	0$249
Maio	348.304	30:936$000	7:899$000	2:655$000	1:450$000	39:248$000	82:188$000	0$235
Junho	346.362	31:587$000	8:515$000	2:799$000	1:450$000	38:768$000	83:119$000	0$239
Julho	344.193	29:945$000	9:120$000	5:168$000	1:450$000	38:481$000	84:164$000	0$244
Agôsto	339.806	31:482$000	8:045$000	6:228$000	1:450$000	38:462$000	85:667$000	0$252
Setembro ..	308.136	29:318$000	9:699$000	1:849$000	1:450$000	38:005$000	80:321$000	0$251
Outubro	312.904	29:208$000	8:079$000	3:263$000	1:450$000	39:780$000	81:780$000	0$261
Novembro...	326.843	32:456$000	9:133$000	2:755$000	1:876$000	39:157$000	85:377$000	0$261
Dezembro ..	344.200	36:031$000	8:232$000	1:659$000	1:450$000	39:338$000	86:710$000	0$251
Total 1938..	3.987.496	365:990$000	102:264$000	45:187$000	17:826$000	460:765$000	992:032$000	0$249
Total 1937..	3.665.953	326:683$000	88:797$000	48:459$000	24:900$000	418:565$000	907:404$000	0$247
Diferenças..	+ 321.543	+ 39:307$000	+ 13:467$000	— 3:272$000	— 7:074$000	+ 42:200$000	+ 84:628$000	+ 0$002

Secção técnica

Durante o exercício de 1938 esta Secção teve a seu cargo a elaboração dos diversos projetos e orçamentos necessários a execução de serviços novos e de conservação ordinária.

Todos os serviços acima referidos, poderão ser resumidos no quadro seguinte:

NATUREZA DO SERVIÇO	Projetos e orçamentos feitos	Totais dos orçamentos
Construção e aumento de edifícios......	104	617:066$898
Reparação em edifícios	29	156:925$299
Construção de linhas para a Viação Férrea e particulares..................	10	334:228$026
Reparação de linhas da Viação Férrea e de particulares	27	24:847$157
Construção de passagens de nivel........	9	233:318$803
Instalação sanitária e hidráulica.......	18	57:413$208
Serviços em "Conta Melhoramentos"....	11	601:199$372
Serviços diversos	15	72:050$248
TOTAL...............	223	2.097:049$011

Cadastro e Patrimônio

No decurso do ano a tarefa empreendida foi relativamente pequena, limitando-se quase à conservação do arquivo existente.

Fábrica de tubos de cimento

No decorrer do ano manteve-se em funcionamento normal a fábrica de tubos de cimento armado, existente no Km. 3,700 da linha de Santa Maria a Porto Alegre, aparecendo no quadro anexo em minucias, o rendimento alcançado.

O número total de tubos, alas, etc., fabricados, foi:

Em 1937	1.223
Em 1938	1.909
Para mais em 1938...........	686

Pelos dados a seguir verifica-se que em 1938 houve um acréscimo na produção e na despesa.

DESIGNAÇÃO	ANOS		CUSTO DA PEÇA		EM 1938		
						PREÇO DA PEÇA	
	1937	1938	1937	1938	Despesa para mais	Para +	Para —
Material	26:624$200	45:170$100	22$587	23$661	17:545$900	1$074	—
Pessoal	25:615$000	32:133$300	20$944	16$833	6:518$300	—	4$111
TOTAL........	53:239$200	77:303$400	43$531	40$494	24:064$200	—	3$037
Produção	1.223	1.909	—	—	—	—	—

Autos de linha

O quadro anexo, mostra o percurso, as despesas e médias respectivas dos autos de linha, assim discriminados:

	Km.
Percurso em 1937............	199.003,100
Percurso em 1938............	254.503,150
Para mais em 1938.......	55.500,050
Despesa em 1937............	51:288$377
Despesa em 1938............	73:107$645
Para mais em 1938.......	21:819$268

Custo médio do quilômetro:

Em 1937	0$258
Em 1938	0$299
Para mais em 1938.......	0$041

O acréscimo de 0$041 que se verifica na média quilométrica deste ano foi na parte do consumo do material empregado, em que o custo da gasolina, óleo, etc., aumentou de preço consideravelmente.

OBRAS POR CONTA DE FUNDO DE MELHORAMENTOS

No decorrer de 1938 a 4.ª Divisão despendeu a importância de

30.267:291$100,

com os diversos serviços que executou por conta de "Fundo de Melhoramentos", cujos trabalhos e despesas parciais, estão discriminados no quadro anexo.

Produção e despesa com os artefatos de cimento, durante o ano de 1938

DESIGNAÇÃO	Totais em 1938	Total do ano anterior	DIFERENÇAS	
			Para mais	Para menos
Tubos para dreno de 15 cm.	222	40	182	—
Tubos para dreno de 20 cm.	33	169	—	136
Tubos para dreno de 30 cm.	540	302	238	—
Tubos para dreno de 45 cm.	332	26	306	—
Tubos para dreno de 60 cm.	109	166	—	57
Tubos para dreno de 80 cm.	77	138	—	61
Tubos para dreno de 100 cm.	286	175	111	—
Tubos para dreno de 140 cm.	73	101	—	28
Tubos para dreno 100×0,50 cm.	88	2	86	—
Jogos de alas para boeiro	4	2	2	—
Calhas de 30 cm.	145	—	145	—
Calhas de 20 cm.	—	100	—	100
Tubos de 1,40×0,50	—	2	—	2
SOMA	1.909	1.223	1.070	384
Materiais				
Cimento em sacas	2.709	1.862	847	—
Areia, $m.^3$	372.500	296.250	76.250	—
Ferro 6 mm. Kg.	11,196	9.878	1.318	—
Ferro 1 mm. Kg.	76,620	47,000	29, 620	—
Despesas com material	45:170$100	27:624$200	17:545$900	—
Despesas com pessoal	32:133$300	25:615$000	6:518$300	—
TOTAL GERAL	77:303$400	53:239$200	24:064$200	—

38

Número dos autos	por o solina	Custo quilométrico com materiais	Custo quilométrico total	Mêses de funcionamento
Chv	,011	0$142	0$277	11
12	,523	0$167	0$275	12
13	,941	0$215	0$332	12
14	,581	0$296	0$432	11
15	,383	0$170	0$299	12
16	,995	0$181	0$275	11
17	,457	0$211	0$325	12
18	,749	0$196	0$308	12
19	,938	0$161	0$274	12
20	,966	0$142	0$263	12
21	,388	0$158	0$260	8
10	,787	0$159	0$269	12
	,559	0$183	0$299	—
	,869	0$124	0$258	—
	,660	0$059	0$041	—

451 a 454

Créditos	TOTAL GERAL	Autorizado ou orçado	OBSERVAÇÕES
—	2.622:630$330	3.217:728$257	Decreto 23.008, de 28- 7-933
—	461:313$050	497:413$323	Decreto 2.239, de 3- 1-938
—	8:762$000	549:603$173	Decreto 23.907, de 23- 2-934
—	4:923$300	49:030$821	Decreto 1.787, de 9- 7-937
—	82$500	20:996$369	Decreto 362, de 4-10-935
11:664$000	185:344$200	—	Pedido encaminhado.
—	25:878$200	34:091$724	Decreto 24.725, de 13- 7-934
—	38$800	101:801$780	Decreto 2.718, de 4- 6-938
—	3:875$300	55:429$215	Decreto 2.659, de 13- 5-938
—	36$700	121:051$230	Decreto 2.546, de 25- 3-938
—	41$800	48:451$680	Decreto 2.839, de 2- 7-938
—	38$800	93:390$257	Decreto 3.060, de 12- 9-938
—	38$800	115:138$196	Decreto 3.065, de 12- 9-938
3:998$800	33.690:296$420	27.302:440$000	Decreto 118, de 26-10-934
—	1.242:811$900	—	Pedido encaminhado.
1:242$900	1.907:202$620	5.122:299$964	Decreto 3, de 4- 1-935
—	1.620:341$100	3.031:961$921	Decreto 24.402, de 15- 6-934
927:221$500	22.174:810$600	—	Decreto 1.332, de 30-12-936
—	10.539:062$930	11.652:125$911	Decreto 20.513, de 9-10-931
—	210.861$600	29.155:127$720	Decreto 134, de 26- 4-935
—	1.600:195$680	—	Decreto 134, de 26- 4-935
—	48:854$800	—	Decreto 134, de 26- 4-935
—	64:220$300	—	Decreto 134, de 26- 4-935
—	190:190$900	—	Decreto 134, de 26- 4-935
—	36:068$900	—	Decreto 134, de 26- 4-935
—	131:747$900	—	Decreto 134, de 26- 4-935
—	109:981$700	—	Decreto 134, de 26- 4-935
7:591$800	56:561$500	—	Decreto 134, de 26- 4-935
—	56:451$700	—	Decretos diversos.
963:295$000	85.243:357$450		

VI PARTE

5.ª DIVISÃO

ESTUDOS E CONSTRUÇÕES

5.ª DIVISÃO

ESTUDOS E CONSTRUÇÕES

RAMAL DE QUARAÍ

No decurso de 1938, observou-se o maior desenvolvimento dos trabalhos da construção do Ramal de Quaraí. A nova distribuição racional de pessoal, sob a direção técnica da 5.ª Divisão, determinada pelo Govêrno do Estado a partir de novembro de 1937, foi a causa dêsse desenvolvimento.

Em maio do ano relatado, foi entregue ao tráfego, o trecho compreendido entre a estação de João Marcelino e a estação provisória de Mancarrão, com a extensão de 7 quilômetros e 619,80 metros.

Os serviços de construção, em geral, ficaram a cargo de 19 turmas de trabalhadores e cavouqueiros, 3 turmas de ferreiros e ajudantes, 3 turmas de carpinteiros e ajudantes, 3 turmas de pedreiros e ajudantes e 2 turmas de construção de cercas, num total aproximado de 500 homens, incluindo o pessoal a serviço da Residência.

A imputação correspondente à mão de obra, executada pela 5.ª Divisão, em 1938, no ramal de Quaraí, foi de:

1.267:128$100.

Mensalmente, processou-se à decomposição da mão de obra pelos diversos serviços executados, podendo ser organizada, a distribuição das despesas, que acusaram ao encerrar o ano, os dados seguintes:

Mão de obra da construção propriamente dita (85,72%)	a) **Trabalhos preparatórios** (estudos, desmatamentos, roçadas, etc.)	0,69%	8:743$184
	b) **Movimento de terra**	68,84%	872:290$984
	c) **Obras d'arte**	11,54%	146:226$583
	d) **Assentamento da linha**	1,88%	23:822$008
	e) **Construção de cercas**	2,77%	35:099$448
	A transportar		1.086:182$207

	Transporte		1.086:182$207
Mão de obra dos serviços gerais da construção	f) **Despesas Gerais I** (administração, capatazes, rondas, etc.)	7,62% —	94:020$905
	g) **Despesas Gerais II** (serviços auxiliares da construção, como transporte de lenha, carga e descarga de dormentes, trilhos, etc.)	0,59% —	7:476$056
	h) **Despesas Gerais III** (reparação e confecção de ferramentas, construção e mudança de casas de turmas, etc.)	4,65% —	58:921$457
	i) **Encargos sociais** (férias, licenças, gala, nojo, etc.)	1,62% —	20:527$475
	Mão de obra total.............		1.267:128$100

Como trabalhos preparatórios, fizeram-se estudos e locação do trecho final, compreendido entre a Sanga da Areia e a cidade de Quaraí. Nesse traçado foram mantidas as bôas condições técnicas do ramal, sendo adotado como raio mínimo 400 metros e rampa máxima 10‰, tendo apenas duas curvas com raio inferior a 1.000 metros. O trecho locado apresenta uma escavação de 8^{m^3},400 por metro corrente, com a extensão total de 5 Km,420. Além dêsse trecho, ficou locado um ramal para as Charqueadas, com 2 Km,080, um triângulo de reversão, e estudados, definitivamente, um desvio para o quartel do 5.º Regimento de Cavalaria e o prolongamento da linha principal, na direção do rio Quaraí, prevendo-se a futura ligação ferroviária com Artigas, na República do Uruguai, por meio de uma ponte internacional.

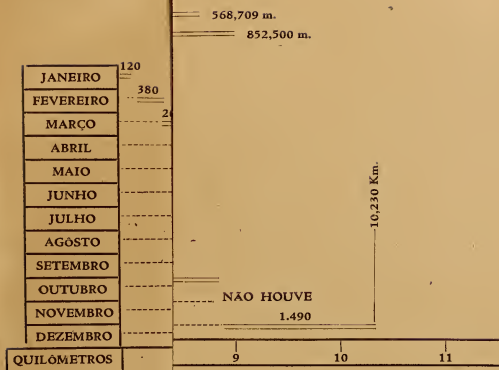
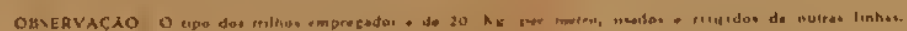
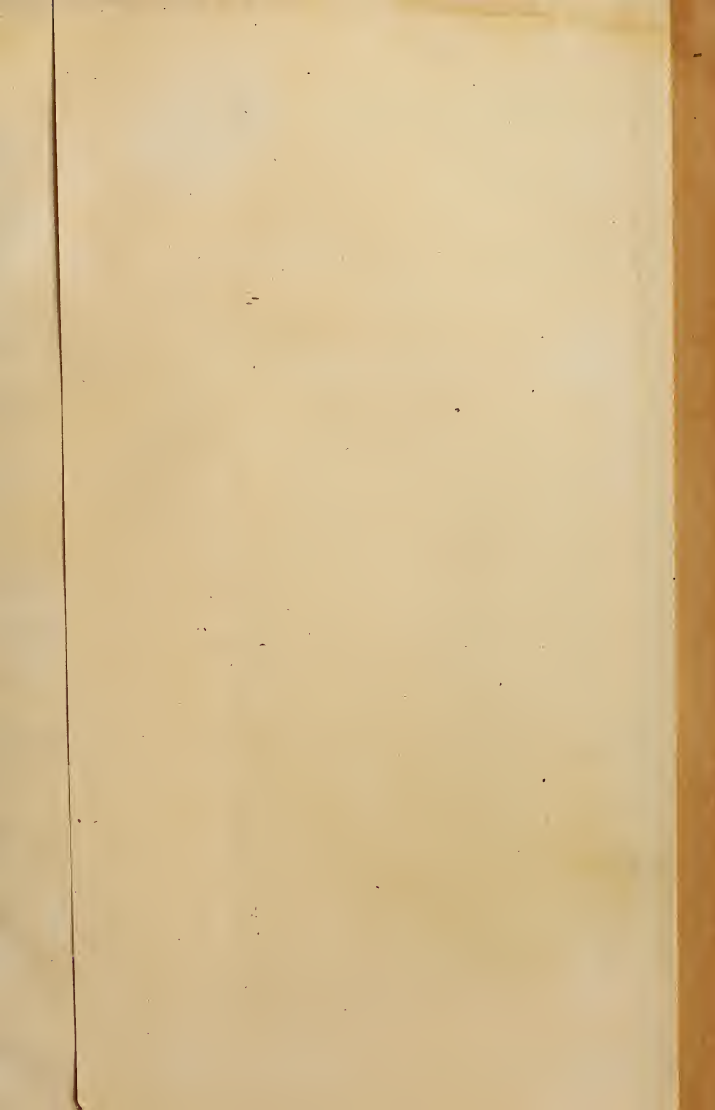
Nos serviços de construção houve ainda alguns trabalhos preparatórios, constantes de desmatamentos e roçados.

Desde maio podia ser considerada como frente de ataque da construção 9Km,900, compreendendo o trecho entre a estação provisória de Mancarrão e a Sanga da Areia. Somente uma pequena parte do trecho locado, além da Sanga da Areia, foi atacada em 1938.

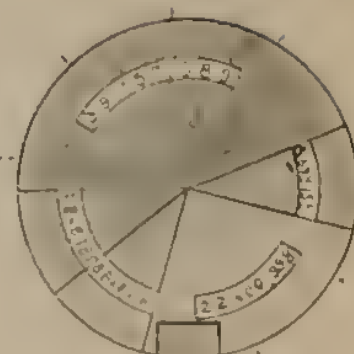
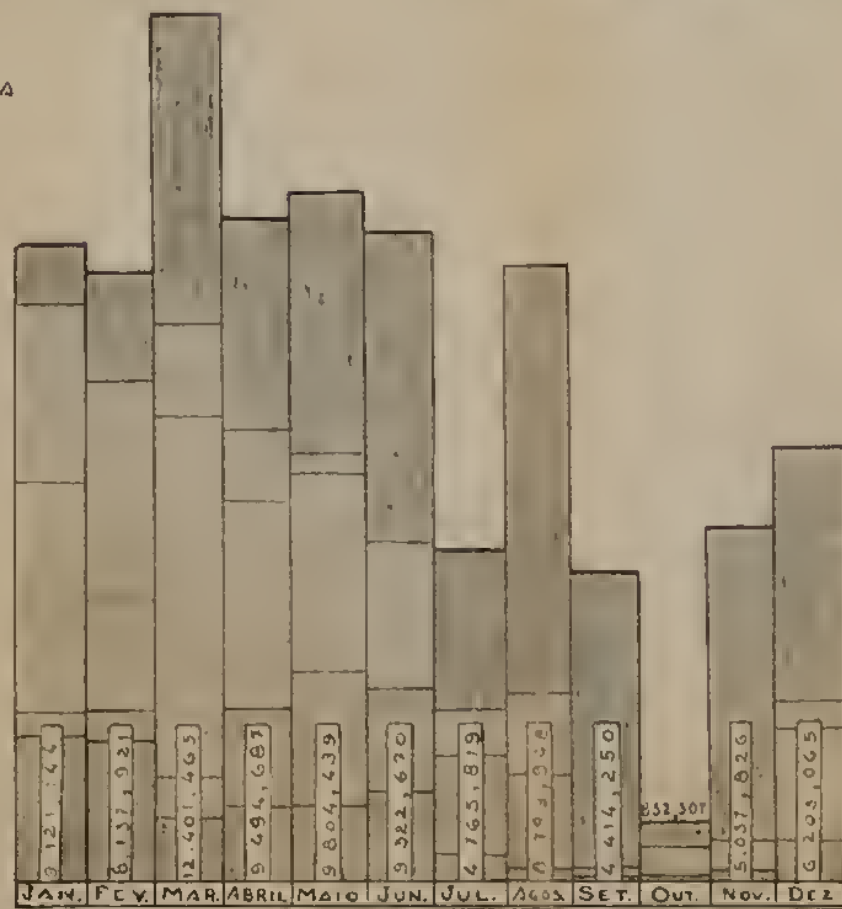
O volume total excavado atingiu a:

88.955^{m^3},541

contra

53.392^{m^3},419, em 1937.

568,709 m.
852,500 m.
JANEIRO
120
FEVEREIRO
380
MARÇO
ABRIL
MAIO
JUNHO
JULHO
AGÔSTO
SETEMBRO
OUTUBRO
NÃO HOUVE
NOVEMBRO
1.490
DEZEMBRO
10,230 Km.
QUILÔMETROS
9
10
11

471 a 474

RAMAL ALEGRETE - GUARAHY

1938

EXCAVAÇÃO – M.C. –

EXCAVAÇÃO TOTAL: 88.955,541 m³

O gráfico circular dá a classificação geral a seguir resumida:

Designação	Metros cúbicos	Percentagens
Terra	39.157,589	44,02
Moledo	8.699,155	9,78
Pedra solta	22.409,998	25,19
Rocha branda ...	8.840,016	9,94
Rocha dura	9.848,783	11,07

Calculado pelos preços unitários da tabela da Viação Férrea, o movimento de terra, escavação e transporte acusa o valor de:

615:318$661.

O assentamento da linha, conforme o gráfico correspondente, ultrapassou a média mensal de 1937 em 283,791 metros. O total assentado foi de:

10Km,230,

não incluindo 490 metros de um triângulo provisório em Mancarrão.

Em março, ficou concluído o pontilhão em arco de concreto armado, com 5,20 metros na estaca 2221 + 9^m,50. Foi construído e ultimado, durante o ano, mais um pontilhão na Sanga de S. Pedro, com 4,62 metros de vão e viga reta metálica, aproveitada de superstruturas retiradas de outras linhas. Nas mesmas condições e dimensões, encontra-se o pontilhão da Sanga do Cemitério, a que faltam unicamente as alas, e que, como o anterior, tem os encontros em concreto armado.

Na ponte da Sanga da Areia, com 40 metros de vão, sôbre cavaletes espaçados de 8 metros e com superstrutura de madeira de lei, os dois encontros de concreto armado estavam, em dezembro, concluídos, bem como as bases para os cavaletes. Os trabalhos da superstrutura de madeira, ainda desarmada, estavam bastante adiantados.

Foram ultimados 2 boeiros iniciados em 1937 e construídos e terminados 26, sendo 3 capeados, de 0^m,60, 0^m,80 e 1^m,00 de largura, 7 boeiros duplos, tubulares, com 1^m,40 de diâmetro; 1 tubular, simples, de 1^m,40 de diâmetro; 12 tubulares, simples, de 1^m,00, e 1 boeiro tubular simples de 0^m,60 de diâmetro. Em Quaraí-Mirim, foi levantado um abrigo de alvenaria, para viajantes, na fazenda da Glória, com cobertura de laje em concreto armado, tendo sido iniciado em maio e concluído em julho.

As cercas, num total de 32.915 metros em ambos os lados da linha, foram construídas segundo o tipo aprovado e adequado às zonas de criação do Estado.

A linha telegráfica definitiva prosseguiu numa extensão de 7.400 metros.

O total das despesas durante o ano, concernentes a material e mão de obra, de todos os serviços, não só os executados pela 5.ª Divisão, como por outras Divisões, foi de:

Mão de obra..............	1.311:375$200
Material	765:174$200
Diversos	32:646$950
Total..............	2.109:196$350

Desde o início dos trabalhos, incluindo o total gasto durante o ano relatado, a despesa total atingiu a:

9.450:380$650.

VARIANTE DE BARRETO-GRAVATAÍ

Como se viu no relatório anterior, o serviço de conservação da linha na variante de Barreto-Gravataí passou a ser feito, a partir de 1.º de dezembro de 1937, pela 4.ª Divisão, em cujo capítulo do presente demonstrativo ficaram assinalados os dados mais interessantes, quanto ao rendimento do tráfego, notavelmente desenvolvido, e quanto às despesas correspondentes ao trecho retificado para aproximar os extremos da linha tronco: Pôrto Alegre-Santa Maria.

Concluídas as obras a cargo da Emprêsa Construtura Gruen & Bilfinger Ltda., foi assinado, a 19 de abril do ano relatado, o têrmo de recebimento definitivo da variante, previsto no contrato assinado entre a Emprêsa e o Govêrno do Estado.

Tôdas as obras foram julgadas em bôas condições finais, exceto a ponte sôbre o rio Caí, que, por precaução de ordem técnica, esclarecida no citado têrmo, ficou em observação constante.

Realizadas tôdas as provas aconselhaveis no caso e recebido, mesmo, o parecer de uma eminente autoridade especializada na matéria, o professor Dr. A. KLEINLOGEL, aceito como tal pelas partes interessadas, ficou constatado, a rigor, o perfeito acabamento da obra, a solidez e a segurança técnicas oferecidas.

Não havendo, assim, nenhuma restrição a respeito, foi assinado, a 26 de agôsto, o têrmo de recebimento definitivo daquela obra de arte, que, como o primeiro, teve a assistência de representantes do 7.º Distrito da Inspetoria Federal das Estradas, da Viação Férrea e da Emprêsa Construtora.

De conformidade com o disposto nas cláusulas XXX e XXXIV do contrato, o têrmo final foi aprovado pelo Govêrno do Estado por despacho, datado de 14 de setembro.

RAMAL FÉRREO AO MATADOURO MODÊLO

Os serviços de construção do ramal de Vila Nova ao Matadouro, a expensas do Estado, que haviam sido iniciados em dezembro de 1935, foram executados, sucessivamente, por unidades da Brigada Militar e por turmas autônomas, até outubro de 1937, época em que foram paralisados, de ordem superior.

Até então, apenas a direção técnica das obras esteve a cargo da Viação Férrea, por intermédio da 5.ª Divisão.

De acôrdo com as determinações do Govêrno do Estado, o prosseguimento dos trabalhos, desta vez inteiramente confiados à administração e ao pessoal da Viação Férrea, teve lugar em julho de 1938.

O orçamento, geral, das obras, ao serem iniciadas, em 1935, foi de:

1.448:120$240.

Até o momento em que foram suspensas, em outubro de 1937, haviam sido debitados ao Estado, pela Viação Férrea:

764:539$470.

Ao serem reiniciadas, a previsão das despesas, então novamente feita para os trabalhos a executar, até conclusão, inclusive os desvios e instalações do recinto do próprio Matadouro, foi de 575:000$000. Somada esta estimativa ao débito precedente, vê-se que o despêndio total, atualmente calculado, irá a

1.340:000$000,

aproximadamente.

Até o fim do exercício de 1938, os débitos imputados ao Estado atingiram à quantia de 1.065:339$700.

O novo ramal, já concluído no exercício de 1939, propriamente considerado, de Vila Nova ao Matadouro, tem a extensão de 5,983 quilômetros.

Em conjunto, os trechos de acesso, da estação da capital ao Matadouro, têm 22,072 quilômetros, assim discriminados:

	Km.
da primeira chave (lado de Santa Maria) da estação de P. Alegre a Ildefonso Pinto	1,079
de Ildefonso Pinto ao Riacho	2,901
de Riacho ao entroncamento	7,869
do entroncamento a Vila Nova	4,249
de Vila Nova ao Matadouro	5,983
Total	22,072

Além da extensão discriminada, existem, no trecho construído, de Vila Nova ao Matadouro, nove desvios com o total de 2Km,0116. Quer dizer, pois, que a linha efetivamente construída compreende ao todo, (5,983 + 2,0116) = 7,9946 ou sejam oito quilômetros.

VARIANTES DA SERRA

Durante o ano apreciado, reconhecida, como foi, a imperiosa necessidade de se concluírem sem mais delongas as variantes entre Pinhal-Júlio de Castilhos, intensificaram-se os trabalhos e a produção se tornou lisongeira.

Já em agôsto de 1937, fôra inaugurado um trecho retificado, de 4Km,792, nos quais estava incluída a última rampa de 3% existente no trecho de Pinhal-Júlio de Castilhos.

O trecho inaugurado parte do Km. 54,820, da linha velha e entronca no Km. 59,612, proximidades da nova estação de Guassupí.

Em fevereiro de 1938, aumentou-se o efetivo de algumas turmas e, daí por diante, desenvolveu-se a produção, que, ao têrmo do exercício, apresentou

63.362,847 metros cúbicos

de material escavado e transportado, contra 28.299$^{m^3}$,820, em 1937.

Quer dizer que o rendimento da produção subiu em.... 35.063$^{m^3}$,027, ou sejam 123% a mais sôbre 1937.

Graças à intensificação observada, será possível entregar-se ao tráfego, em meados do exercício de 1939, mais um importante trecho retificado, entre Taquarembó-Julio de Castilhos.

Seguindo a prática mais aconselhavel na atualidade, resolveu esta Diretoria que os trechos faltantes, sejam construídos por empreiteiros particulares, sob o regime de tarefas, mediante fiscalização e direção técnica da Viação Férrea.

Concluídas, que sejam, as variantes por tarefa, entre Val de Serra e Taquarembó, numa extensão total de 7 quilômetros, a linha estará completamente retificada entre Pinhal-Júlio de Castilhos, permitindo que a capacidade de reboque das locomotivas em tráfego seja triplicada.

Quanto ao trecho de Júlio de Castilhos-Cruz Alta, numa extensão de 90 quilômetros, houve, há muitos anos, trabalhos iniciados, os quais, entretanto, foram, logo depois, abandonados.

Dadas as prementes necessidades de completar a retificação em todo o trecho de Pinhal-Cruz Alta, esta Diretoria já determinou a elaboração do orçamento de conclusão das variantes, para submeter à aprovação do Govêrno do Estado, tão de-pressa as condições da Viação Férrea permitam a execução dêsses relevantes melhoramentos, destinados não só a corrigir o péssimo traçado, mas a proporcionar inestimáveis vantagens ao rendimento econômico dos transportes.

Durante o ano relatado, as despesas totais de mão de obra, materiais e administração técnica foram de:

640:307$080.

LINHA DE BENTO GONÇALVES A PASSO FUNDO

Os trabalhos de construção do trecho de Bento Gonçalves a Veríssimo de Matos, na extensão de 20 quilômetros, prosseguiram a cargo do empreiteiro Heitor Mazzini, que os contratou com o Govêrno do Estado.

O volume de materiais escavados e transportados foi de:

46.592,675 metros cúbicos,

discriminados como segue:

	Metros cúbicos	Percentagens
Terra	7.870,030	16,89
Moledo	603,624	1,29
Pedra solta	5.129,808	11,01
Rocha branda ...	4.662,081	10,01
Rocha dura	28.327,132	60,80
Total......	46.592,675	100,00

A despesa correspondente atingiu a 434:412$138, pelas medições seguintes:

5.° medição provisória......	186:984$134
6.ª medição provisória......	97:827$779
7.ª medição provisória......	121:908$092
8.ª medição (quota de 1938).	27:692$133
Total.................	434:412$138

A êsses pagamentos, cumpre acrescentar a quantia de 80:160$919, correspondente à construção de uma passagem inferior, em concreto armado, viga reta, esconsa, em rampa, curva, e para a bitola larga brasileira. Quer dizer, pois, que as faturas processadas em favor do empreiteiro atigiram a:

(434:412$138 + 80:160$919) = 514:573$057.

Comparando-se os rendimentos, quanto ao movimento de terra para a linha propriamente dita, vê-se que, em 1937, o volume foi de 69.629^{m3},278 no valor de 610:752$965.

Houve, assim, em 1938, uma redução de 23.036^{m3},603, na importância de 176:340$827.

O decréscimo de rendimento deve-se, de uma parte, à natureza do material trabalhado, em que a rocha dura teve um elevado coeficiente e de outra parte, a uma pausa virtual na continuidade dos serviços, resultante da escassez de verba do primitivo orçamento e de propostas formuladas pelo empreiteiro para o prosseguimento dos trabalhos.

A imporância da nova linha, quer no trecho em construção, quer no prolongamento previsto no Plano Geral de Viação Nacional, a justificativa do excesso de despesas sôbre a previsão primitiva, as condições das obras e a necessidade de seu prosseguimento foram expostas minuciosamente ao Govêrno do Estado, que concordou num aditamento de contrato a ser assinado com aquele empreiteiro.

O expediente respectivo foi encaminhado com a minuta do aditivo, em dezembro do ano relatado e pende, ainda, de despacho superior.

As obras, entretanto, prosseguiram.

O financiamento, no que concerne às faturas do empreiteiro, é feito diretamente pelo Tesouro do Estado, a quem são encaminhadas as medições, por intermédio das Secretarias das Obras Públicas e da Fazenda.

Até 31 de dezembro de 1938, o montante das medições processadas atingiu a:

1.125:326$022.

Com o reforço de novo orçamento, constante do têrmo aditivo de contrato, as despesas totais da empreitada estão calculadas em:

1.575:070$952.

A verba disponível, pois, para conclusão do trecho, a cargo do empreiteiro, até Veríssimo de Matos, é de...... 449:744$930.

Cumpre notar que o contrato compreende o movimento de terras, o preparo do leito, as obras de arte, acessórios, edifícios.

À Viação Férrea incumbe a regularização do leito, assentamento da linha férrea, construção da rede telegráfica, caixa de água, girador e outras utilidade, tudo previamente excluído das obrigações contratuais.

As despesas de fiscalização e de execução, na parte que corresponde à Viação Férrea, debitadas ao Estado, compreendendo mão de obra e materiais, atingiram, até o têrmo do exercício, a:

194:319$200.

DUPLICAÇÃO DA LINHA, DESDE O ENTRONCAMENTO DA VARIANTE ATÉ A ESTAÇÃO DE NAVEGANTES

Ativaram-se consideravelmente os trabalhos de duplicação da linha, desde o entroncamento da variante de Barreto, no Km. 376,700, até a estação de Navegantes, no quilômetro 385,250 da linha tronco de Santa Maria-Pôrto Alegre.

Até o fim do ano, estava em tráfego o trecho do entroncamento ao Desvio Standard, numa extensão de 3Km,109.

Com a conclusão dos outros trechos, no exercício de 1939, as linhas duplas terão as distâncias seguintes:

	Km.
do entroncamento à parada Standard..............	3,109
de Standard a Diretor A. Pestana..................	2,753
de Diretor A. Pestana a Navegantes..............	1,380
Total.................................	7,242

Resta uniformizar o nivel de ambas, levantando a linha antiga no trecho de Navegantes à parada Standard, ou sejam 4Km,133.

A terra transportada para êsse serviço provém de Vasconcelos Jardim, 1.ª estação da variante, onde funciona uma escavadora, cuja produção transportada, em 1938, atingiu a 16.489,000 metros cúbicos.

As vantagens do duplo acesso, seja em relação ao movimento dos trens, seja quanto às manobras, um e outras muito intensos nas estações vizinhas à capital, já foram acentuadas como importante fator de ordem, segurança e rapidez nos serviços de tráfego.

DESAPROPRIAÇÕES

A centralização, destinada a unificar e simplificar os trabalhos, iniciou-se no exercício anterior e, durante o ano relatado, ajustou-se, quanto possível, ao desenvolvimento crescente dos serviços de desapropriações.

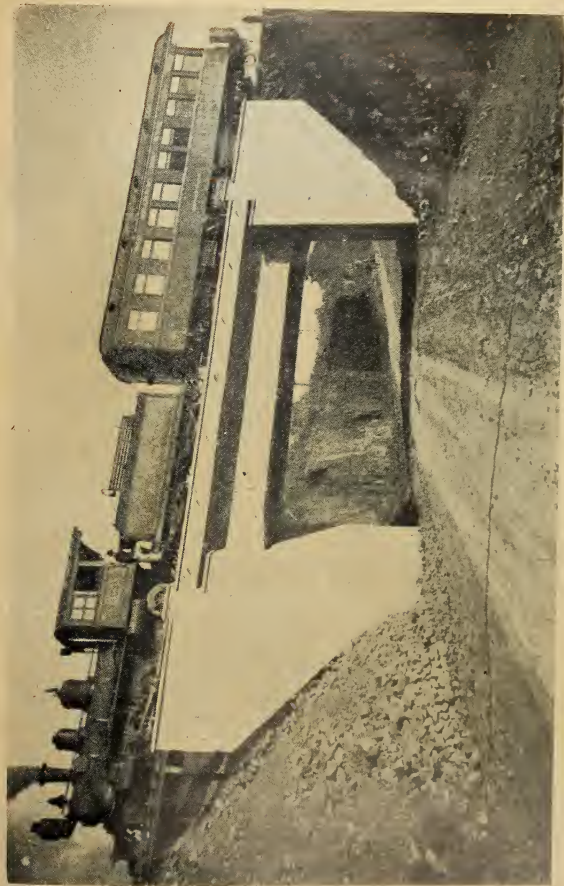
Os resultados obtidos já são apreciaveis, tendo-se regularizado vários e antigos processos, resguardando, assim, o patrimônio federal arrendado ao Estado.

Em consequência, porém, do sistema dispersivo, que prevaleceu outrora, subtraindo a marcha dos processos a uma fiscalização uniforme, há, ainda, muitos dêles a serem legalizados, efetuando-se indenizações retardadas de remotos anos.

O número de processos, novos ou revistos, elaborados durante o ano atingiu a 19.

O total dos processos liquidados foi de 27, no valor de 178:943$200, nas linhas seguintes:

Santa Maria-Marcelino Ramos........	4
Recinto de Cacequí..................	3
Recinto de Uruguaiana..............	1
Ramal de Vila Nova-Matadouro.......	5
Ramal de Alegrete-Quaraí............	2
Variante de Barreto-Gravataí.........	12
Total..........................	27

Quanto à Variante de Barreto-Gravataí, cuja construção foi diretamente fiscalizada pela 5.ª Divisão, dos 28 processos que ficaram do exercício anterior, liquidaram-se 12, em 1938; restam, pois, 16 indenizações a pagar.

Passagem inferior em concreto armado no prolongamento do ramal de Bento Gonçalves a Veríssimo de Matos — vão: 11,60 m; — Obliquidade sobre a rodovia: 59, 30' — Declividade da linha férrea: 0,017 m % — Curvatura:: R = 180 m — Bitola 1,00 m ou 1,60 m — Trem tipo: n. 3 da Viação Férrea de 20 ton por eixo

PROJETOS E ORÇAMENTOS

A Secção Técnica, que elabora projetos e orçamentos de obras, exclusive os de pontes, em 1938, concluiu os seguintes:

1) Projeto de construção dum girador de 30 metros em Cachoeira.
2) Projeto de construção de linhas novas, instalação de balança, e de girador em Carasinho.
3) Projeto de construção de casa para a turma 19 Caxias, ramal de Montenegro-Caxias.
4) Projeto de construção de casa para a turma 50 Uruguaiana, Km. 96 + 190, linha Santa Maria-Uruguaiana.
5) Projeto de construção de casa para a turma 49 Uruguaiana, Km. 86 + 616, linha Santa Maria-Uruguaiana.
6) Projeto de instalação hidráulica em Santo Amaro.
7) Projeto de construção da rede de esgostos em Cacequí.
8) Projeto de instalação hidráulica em Bagé.
9) Projeto de instalação hidráulica em São Lucas.
10) Projeto de construção dum abrigo em Quaraí-Mirim, no ramal Alegrete-Quaraí.
11) Projeto de construção de desvio e estação em Taquarembó.
12) Projeto de construção de nova ponte para a carvoeira, em Cacequí.
13) Projeto de construção de ponte para carvoeira, em Santa Maria.
14) Projeto de construção de estação, armazém e desvio em Belizário.
15) Projeto de construção de estação em Benedito Ottoni.
16) Projeto de construção de estação e armazém em Val de Serra.

Além dos projetos enumerados acima como concluídos, estiveram em estudos ou em elaboração, mais os seguintes:

1) Projeto de instalação para tratamento e filtragem d'água em Cacequí.
2) Projeto de aumento de linhas em Val de Serra.
3) Projeto de construção da nova estação de Uruguaiana.
4) Projeto de ampliação do recinto de Cruz Alta.
5) Projeto do novo recinto da estação de Pôrto Alegre.
6) Projeto de construção da estação em Quaraí.
7) Projeto de aumento e modificação de linhas em Diretor A. Pestana.

8) Projeto de construção de posto telegráfico e armazém na parada Tamandaré.
9) Projeto de construção da estação na parada Silo, linha Santa Maria-Pôrto Alegre.

PONTES

O reforço de pontes prosseguiu com a intensidade aconselhada pela relevância do problema, cujo reflexo já foi assinalado como dominante no desenvolvimento do tráfego e suas exigências cada vez maiores.

O quadro a seguir discrimina a quantidade de pontes reforçadas nos últimos nove anos:

ANO	Número de vãos	MATERIAIS		Totais Ton.
		Novos Ton.	Usados Ton.	
1930	18	45,2	82,5	127,7
1931	22	92,5	200,6	293,1
1932	33	121,8	228,2	350,0
1933	50	218,7	329,3	548,1
1934	33	152,5	220,7	373,2
1935	33	206,7	377,2	583,9
1936	27	128,5	300,4	428,9
1937	43	232,2	802,2	1.034,4
1938	38	217,2	408,3	625,5
Total.......	297	1.415,3	2.949,4	4.364,7

Coeficiente médio de material de reforço (novo) 32,4%
Coeficiente médio de material existente (antigo) .. 67,6%

No quadro imediato se demonstram, com pormenores, as pontes reforçadas, suas posições quilométricas, número de vãos e natureza dos materiais empregados.

Os limites orçamentários foram, de um modo geral, observados.

As despesas totais com o refôrço de pontes atingiram a

785:589$160

e haviam sido orçadas em

757:063$493.

Houve, portanto, um excesso de 28:525$667 sôbre a previsão, ou sejam 3,76%, que provém da alteração no custo do material, entre uma e outra época.

O custo (material e mão de obra) da tonelada de ponte reforçada foi:

orçado em	1:210$333
realizado	1:255$937
ou sejam	45$604 a mais.

O custo (material e mão de obra) da tonelada de refôrço foi:

orçada em	3:485$559
realizado	3:616$893,
ou sejam	131$334 a mais.

Tendo sido de 2:000$000 o preço médio da tonelada de ponte nova, importada, incluindo montagem e pintura, e de

1:255$937

o custo real, da tonelada de ponte reforçada, segue-se que a diferença,

744$063,

é um índice de economia que a Viação Férrea vem obtendo no custo unitário do material, transformando, ao mesmo tempo, as antigas e fracas pontes em novas, com a resistência de 16 toneladas por eixo, pêso máximo suportado pelas velhas alvenarias ainda aproveitáveis.

Prosseguem os estudos para o refôrço, in loco, da ponte sôbre o rio Taquarí, próxima à estação de Barreto, e cuja

resistência possivelmente atingirá à reclamada pelo trem tipo de 20 toneladas, graças às lisongeiras probabilidades acerca das alvenarias.

A montagem de novas pontes consta do demonstrativo abaixo:

ANOS	Número de vãos	Pêso total ton.
1930	6	54,7
1931	—	—
1932	—	—
1933	4	74,0
1934	10	473,2
1935	18	505,5
1936	1	101,9
1937	—	—
1938	2	310,0
Total........	41	1.519,3

As duas pontes são de vigas metálicas de 60 metros de vão, cada uma, em aço tipo 52, e foram montadas sôbre o rio Gravataí, fazendo parte integrante da duplicação da linha, desde o entroncamento da Variante de Barreto-Gravataí à estação de Navegantes.

VII PARTE

ASSOCIAÇÕES

ASSOCIAÇÕES

Funcionam em diversos núcleos ferroviários do Estado, prestando ótimos serviços ao pessoal, as seguintes associações mantidas por êle:

1 — Caixa de Aposentadoria e Pensões.
2 — Cooperativa dos Empregados.
3 — Associação dos Ferroviários Sul Rio-Grandenses.
4 — Mutualidade de Ferroviários — Pôrto Alegre.
5 — Amparo Mútuo.
6 — Associação dos Empregados da Viação Férrea — Santa Maria e Rio Grande.
7 — Associação Beneficente dos Operários — Santa Maria.
8 — Biblioteca Profissional dos Operários das Oficinas de Santa Maria.
9 — Grêmio Apolo Cacequiense — Cacequí.
10 — Rio-Grandense F. B. Clube — Santa Maria.
11 — Sociedade de Cultura e Beneficência — Bagé.
12 — Sociedade Beneficente 21 de Abril — Santa Maria.
13 — Sociedade Ferroviária de Auxílio Mútuo — Cruz Alta.
14 — Departamento Desportivo da Viação Férrea.

Existem, além das relacionadas acima, outras sociedades de caráter desportivo, em vários pontos do Estado, e também criadas e mantidas por ferroviários.

CAIXA DE APOSENTADORIA E PENSÕES

Continua êsse instituto aumentando o seu patrimônio com saldos apreciáveis.

Em 31 de dezembro de 1938, o patrimônio já era de.... 47.259:609$900, constituído pelos saldos seguintes:

Do exercício de 1923......................	1.613:852$490
Do exercício de 1924......................	2.326:730$620
Do exercício de 1925......................	2.187:096$890
Do exercício de 1926......................	1.980:927$765

Do exercício de 1927	2.144:337$450
Do exercício de 1928	2.731:813$635
Do exercício de 1929	3.016:597$710
Do exercício de 1930	3.148:043$910
Do exercício de 1931	2.763:542$330
Do exercício de 1932	2.617:322$500
Do exercício de 1933	2.603:740$060
Do exercício de 1934	2.488:356$110
Incorporação da Caixa da B. G. S.	424:685$910
Do exercício de 1935	2.518:973$610
Do exercício de 1936	4.381:624$110
Do exercício de 1937	3.569:956$100
Do exercício de 1938	6.724:492$300
Total	47.259:609$900

O movimento financeiro do exercício de 1938 foi o seguinte:

Receita	12.514:030$500
Despesa	5.789:538$200
Receita líquida	6.724:492$300

Discriminação da receita

TÍTULOS	Importâncias
Jóias	266:584$800
Aumentos de vencimentos	568:862$000
Contribuição do pessoal	2.011:424$600
Contribuição da Viação Férrea, Cooperativa e Caixa de Aposentadoria e Pensões	3.223:301$900
Contribuição do público	3.223:301$900
Juros	2.605:124$000
Multas	27:593$000
Contribuições atrasadas	88:365$000
Indenizações por acidentes do trabalho	94:049$200
Indenizações dos ativos (art. 43)	371:917$200
Diversos	33:506$900
Total	12.514:030$500

Discriminação da despesa

TÍTULOS	Importâncias
Socorros médicos	816:552$100
Aposentadorias	3.194:978$300
Pensões	1.326:311$200
Restituições	2:614$300
Funerais	6:368$300
Administração (Pessoal e material)	424:001$700
Remuneração da Junta Administrativa	14:911$100
Diversos	3:801$300
Total da despesa	5.789:538$200

Aposentadorias

CONCEDIDAS EM 1938		Em vigor a 31-12-1938
NATUREZA	Número	Número
Por invalidez	119	877
Compulsórias	—	10
Ordinárias	17	280
Totais	136	1167

Movimento de aposentadorias nos últimos 14 anos

ANOS	Concedidas	Extintas	Em vigor a 31 de dezembro
1924	74	50	24
1925	74	45	29
1926	143	73	70
1927	94	41	53
1928	101	49	52
1929	94	45	49
1930	69	34	35
1931	66	26	40
1932	159	67	92
1933	115	36	79
1934	196	49	147
1935	198	45	153
1936	189	36	153
1937	99	18	81
1938	118	8	110
Total................	1789	622	1167

Até 31 de dezembro de 1938, a Caixa de Aposentadoria e Pensões despendeu com pagamento de aposentadorias a importância total de 25.111:369$000, na percentagem de 27% sôbre a receita.

Pensões

1924 e 1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
40	23	34	54	47	83	53	71	95	117	135	188	113	201

A despesa com o pagamento das pensões em vigor no exercício de 1938 importou em 1.326:311$200.

CARTEIRA PREDIAL

Com as modificações introduzidas no Regulamento das Carteiras Prediais das Caixas de Aposentadoria e Pensões (Decr. n.º 1749), cresceu extraordinariamente o interêsse dos associados dessa Caixa em promoverem a construção da sua casa própria.

Muito particularmente contribuiu para tanto, o funcionamento autônomo da sua Carteira Predial instalada a 3 de janeiro do ano relatado. Com essa autonomia tornou-se desnecessária a remessa dos processos de aquisições de terrenos e construções de casas, para aprovação, ao Conselho Nacional do Trabalho, pois os mesmos são aquí devidamente examinados e julgados pela Junta Administrativa.

Em 31 de dezembro de 1938, possuía a Caixa 74 casas, no valor total de 2.148:556$300, constatando-se, assim, um regular aumento, que é consequente do seguinte:

DESIGNAÇÃO	N.º	Valor, inclusive terreno
Casas construídas (Art. 5.º, al. b e c do Dec. 1749)	20	836:575$900
Casas compradas (Art. 5.º, al. a do Dec. citado)	12	445:340$300
Total..............................	32	1.281:916$200

É indiscutível, pois, que os associados, bem compreendendo a finalidade das modificações introduzidas no Regulamento das construções, com o decreto n.º 1749, não se têm descurado no obter a sua casa própria, como o atestam o grande número dos que as tem requerido.

Até 31 de dezmbro de 1938, a Caixa de Aposentadoria e Pensões havia empregado na aquisição de terrenos, de casas e construções destas, a importância de 6.057:094$200.

COOPERATIVA DOS EMPREGADOS DA VIAÇÃO FÉRREA

A Cooperativa dos Empregados da Viação Férrea, que festejou, em 1938, o seu jubileu de prata, continua em franco progresso.

São, assim, 25 anos de inestimáveis serviços prestados aos ferroviários e suas famílias, visto que a sua ação não

se limita ao fornecimento de mercadorias, pois, além dos pecúlios que proporciona por morte ou invalidez dos seus associados, despende apreciável soma de sua verba "Fundo de Beneficência" na manutenção de duas modelares escolas profissionais (masculina e feminina), ambas sediadas em Santa Maria.

PECÚLIOS

Em 1938, a Cooperativa pagou 40 pecúlios, por conta do "Fundo de Beneficência", sendo 34 por morte, aos herdeiros dos associados, e 6 por invalidez. Despendeu com êsses pagamentos a importância de 109:383$000, correspondendo... 88:523$000 aos primeiros e 20:850$000 aos últimos.

A média dos pecúlios pagos por morte atingiu a 2:603$911 e a de 3:475$000, por invalidez.

INSTRUÇÃO

O desenvolvimento da instrução dos filhos de associados e ferroviários em geral, nas escolas mantidas pela Cooperativa, no ano de 1938, foi de um progresso animador.

Escola de Artes e Ofícios "Hugo Taylor"

Nos primeiros dias de março reabriram-se as aulas, correndo durante o ano, normalmente os seus trabalhos, quer nas aulas, quer nas oficinas.

A administração da escola muito contribuiu com zêlo e dedicação para o extraordinário desenvolvimento dêsse estabelecimento de ensino, durante o ano letivo de 1938.

Corpo Docente

Mantém essa escola, além do diretor, 13 professores Irmãos Maristas e 3 professores leigos, os quais, com dedicação, tudo empenharam para o progresso e adiantamento moral e intelectual dos alunos, que lhes foram confiados.

Ensino Profissional

O ensino técnico-profissional, na referida escola foi ministrado a 126 alunos, a quanto montou a matrícula no ano findo.

Tôdas as suas secções: marcenaria, ajustagem, eletricidade, tôrno de madeira, tôrno mecânico, fundição, autos, entalhe, oxigênio, estofaria, pintura e tipografia, funcionaram normalmente.

Esta última secção — a de tipografia — foi instalada recentemente, com maquinária adquirida pela Cooperativa de uma emprêsa de Pôrto Alegre, cujo montante da aquisição orça em 30:000$000.

A-pesar-de se tratar de um serviço novo, já estão sendo colhidos ótimos resultados, pois aí são confeccionados vários impressos para uso das escolas, cadernos, formulários, etc., o que representa, por certo, uma sensível economia.

Releva notar que até o relatório apresentado pela Cooperativa, em 1938, já foi impresso na tipografia recentemente instalada.

Gabinete Dentário

Mantém a Cooperativa um bem montado gabinete dentário, que continua a ser atendido por competente profissional.

A Cooperativa dispensa especial atenção ao gabinete dentário, fazendo com que seja atendido o maior número de alunos, mesmo os recalcitrantes.

Matrícula

A matrícula geral da Escola de Artes e Ofícios "Hugo Taylor" atingiu a 623 alunos, sendo 71 no internato.

Os alunos que pertenciam ao curso ginasial, êste ano, por motivos superiores, foram transferidos para os ginásios com os quais a Cooperativa mantém contrato. No Ginásio Estadual Santa Maria, foram matriculados 85 alunos dos quais 29 internos.

Dêsses alunos, 19 terminaram o Curso Fundamental, sendo 7 internos e 12 externos. Convém salientar aquí, o comportamento exemplar e a bôa aplicação que teve a maioria dos alunos alí matriculados pela Cooperativa.

Educação Física

Todos os alunos da escola tomam parte nos exercícios físicos, ministrados por um 1.º sargento instrutor.

Escola de Instrução Militar

Devido aos esforços da Administração da Cooperativa, foi conseguido despacho favorável ao pedido de criação e reconhecimento da E. I. M., com direito a caderneta de reservista de 2.ª categoria aos candidatos aprovados. Essa escola, que tomou o número 322, funcionou normalmente todo o ano.

A turma inicial de 39 candidatos ficou, por diversas circunstâncias, reduzida a 23, os quais, perante um oficial da Inspetoria dos Tiros, prestaram exame final, nos primeiros dias de dezembro.

Escola Feminina de Artes e Ofícios

A 4 de março, iniciando o ano letivo, reabriu a escola suas portas para receber a criança ferroviária, cuja matrícula foi bem significativa.

Corpo docente

Além da diretora, esteve o corpo docente composto de 19 professoras dos cursos elementar e complementar, um fiscal e 11 professoras técnicas.

Gabinete dentário

O gabinete dentário sofreu algumas reformas, graças às quais se tornou mais favorável a clínica.

Curso Complementar

Formou a escola, êste ano, a terceira turma composta de 8 alunas-mestras.

Trabalhos Manuais

No curso de corte e costura, diplomaram-se 13 alunas.

Música

Frequentaram as aulas de música 127 alunas, sendo 87 no curso de piano e 40 no curso de violino.

Curso de Economia Doméstica

Êste ano, foi oficialmente instalado na Escola Feminina o Curso de Economia Doméstica, essencialmente prático, o qual funcionou com ótimos resultados.

Matrícula e Frequência

A matrícula geral da escola no ano letivo atingiu a 823 alunas, sendo 100 do internato.

A frequência média nos diversos cursos, durante o ano, foi a seguinte:

Curso Complementar	28
Cursos Elementares	583
Trabalhos Manuais	170
	781

Congresso Pedagógico dos Professores das Escolas da Cooperativa dos E. V. F. R. G. S.

No fim do ano, realizou-se em uma das salas da Escola Feminina o costumado Congresso de Professores da Cooperativa e da Verba de Alfabetização, o qual, mais do que nos anos anteriores, decorreu animadíssimo e redundou em grandes benefícios para o ensino.

Escola de Alfabetização

Os encargos assumidos pela Cooperativa, com a "Economia de Fretes" obtida com a concessão do sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, conforme aviso n.º 68, de 17 de março de 1931, vêm tendo um progresso animador, no meio da laboriosa classe ferroviária, com referência às escolas, instaladas principalmente, ao longo da linha férrea, onde os filhos de modestos ferroviários nelas adquirem, gradativamente, os princípios sólidos e básicos da educação moral e cívica.

As escolas acima referidas, são as seguintes:

Guassupí
Benjamim Not
Passo Fundo (pedreira)
Km. 529 — Marcelino Ramos
Comandaí
Pôrto Batista
Agente Hallan
Desvio Blauth (Km. 82,5)
Gil
César Pina (Km. 38,3)
Mancarrão
Alegrete (Km. 233)
Sociedade
São Borja (Km. 296,300)
Brete
Cêrro Chato
Guará (T. 59)
Turma 50 (Santiago)
Cabo Aéreo
Taquarembó (variante)
Cruzinha
Canavial
Desvio S. Ângelo (Km. 25,100)
Santo Amaro (pedreira)
Vasconcelos Jardim
Esperança
Fortaleza
Parada Hildebrandt (Km. 200,5)
Tigre
Touro Passo
Charqueada
Eng.º Olavo B. Viana
Bela União
Biboca
Agente Gomes
Palomas
Turma 58 (Santiago)
Ourupú

O movimento da matrícula das escolas de alfabetização, crianças e adultos, em 1938, foi o seguinte:

11	Escolas Primárias Mixtas	1.154	alunos
80	Escolas Particulares	998	”
9	Aulas para Adultos	119	”
38	Escolas Ferroviárias (Turmeiras)	786	”
	Total	3.057	”

Resumo das matrículas em 1938

Escola de Artes e Ofícios “Hugo Taylor”	623
Escola Feminina de Artes e Ofícios	823
Escolas de Alfabetização	3.057
	4.503

A Cooperativa apresenta, em 1938, o seu coeficiente escolar com 32.022 alunos, assim distribuídos:

ANO	Masculina	Feminina	Alfabetização	Total
1922	232	--	—	232
1923	272	121	—	393
1924	294	160	—	454
1925	356	200	—	556
1926	260	244	—	504
1927	267	248	—	515
1928	283	282	—	565
1929	303	314	—	617
1930	310	374	—	684
1931	320	403	—	723
1932	545	456	626	1.427
1933	673	601	1.964	3.238
1934	759	713	2.623	4.095
1935	822	824	2.653	4.299
1936	739	858	2.589	4.186
1937	749	891	3.191	4.831
1938	623	823	3.057	4.503
	7.807	7.512	16.703	32.022

Somando as importâncias despendidas com as escolas mantidas pelo “Fundo de Beneficência” e as por conta da

"Economia de Fretes" de 1922 a 1938, perfazem o total de 15.934:842$624, sendo 13.172:901$324 por conta daquela e 2.761:941$300 por conta desta última.

Economia de Fretes

Foi despendido no período de 1932 a 1938, da "Verba de Alfabetização", com o ensino e construção de prédios escolares, a importância de 2.761:941$300.

Casa de Saúde

Êsse útil estabelecimento sanitário continua prestando assistência hospitalar não só aos associados da Cooperativa, como aos particulares, impondo-se, cada vez mais, à consideração pública.

No princípio do ano de 1938, foi vendida uma ambulância velha e adquirida uma outra moderna e cômoda, que vem prestando serviços aos associados por preços insignificantes.

Foram melhoradas as instalações sanitárias e adquiridos mais banheiros esmaltados para adultos e crianças, por serem insuficientes os que existiam no estabelecimento.

Para a lavanderia foram adquiridos um motor elétrico e um secador, tendo sido também construído um grande forno de alvenaria e material refratário, para esterilização de roupas de cama e dos enfermos.

Após demorado trabalho e regular despesa, foi posta em pleno funcionamento a instalação de aquecimento central, que desde sua instalação na enfermaria de medicina nunca havia sido aproveitada.

Para sanar definitivamente o grande inconveniente de serem servidas refeições para as companhias dos enfermos, nos quartos, foi instalada com mobiliário todo novo uma sala para refeitório.

Afim de ser incentivado o uso de aparelhos elétricos, foram reduzidos os preços de aplicações de Diatermia, Ondas Curtas e Raios Ultra-Violeta.

O movimento da Casa de Saúde, durante o exercício de 1938, foi o seguinte:

ENTRADAS:

Homens	412
Mulheres	523
Hospitalizados em 1.º/1/38........	37
Total de hospitalizados durante o ano	971
Nascimentos	[illegible]

ALTAS:

Curados	665
Melhorados	119
A pedido	91
Por diversos motivos.............	4
Falecidos	56
Total	935

Durante o ano, foram praticadas:

Operações de alta cirurgia.........	282
Operações de pequena cirurgia....	405
Curativos	6.462
Exames de Raio X................	440
Aplicações de Ondas Curtas........	668
Aplicações de Ultra-Violeta........	220
Aplicações de Diatermia...........	115
Diversas aplicações	43

O número total de dias de hospitalização foi de 12.275, dando uma média de 12½ dias, para cada doente.

Verifica-se, pelo quadro acima, que sob todos os pontos de vista, o movimento do exercício de 1938 foi superior aos anteriores.

Assistência médica nas Escolas

A assistência médica nas escolas não sofreu solução de continuidade, mantendo-se o serviço da organização das fichas sanitárias dos alunos internos.

As condições higiênicas vêm melhorando sensivelmente, notadamente, nas duas escolas de Artes e Ofícios.

Todos os alunos e empregados foram vacinados e revacinados contra a varíola.

CAPITAL DOS ASSOCIADOS

Esta conta teve apreciável aumento neste exercício, pois se elevou a 3.703:143$724, quando no exercício anterior atingia a 3.462:869$324, assim, pois, verifica-se um acréscimo de 240:274$400.

As restituições de capital a ex-associados, por pedidos de demissão e exclusões para compensação de contas, de acôrdo com os Estatutos, importaram em 361:161$000, sendo que as contribuições para integralização de quotas-partes de capital

elevaram-se a 601:435$400 proveniente de descontos em fôlhas de pagamento, pagamento em Caixas e sobras de retôrno, capitalizadas em face de disposições dos Estatutos sociais. Durante o ano foram admitidos 1071 novos associados e saíram 713, ficando, em 31 de dezembro de 1938, 6.482 associados.

LUCROS

A Cooperativa obteve em suas transações realizadas em 1938 o lucro líquido de 1.533:813$646, que foi assim distribuído:

Fundo de Beneficência	50%	766:906$823
Fundo de Reserva.....	10%	153:381$364
Juros s/capital	40%	185:157$186
Bonificações de retôrno		428:368$273
Total.......		1.533:813$646

ASOCIAÇÃO DOS FERROVIÁRIOS SUL RIOGRANDENSES

A "Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses" foi fundada em 6 de junho de 1931 e é administrada por uma Diretoria, um Conselho Deliberativo e sete Sub-Diretorias regionais, localizadas em Montenegro, Santa Maria, Cacequí, Uruguaiana, Rio Grande, Cruz Alta e Passo Fundo. Mantém representantes nos demais núcleos ferroviários principais do Estado e correspondentes nos pontos de menor importância.

O seu quadro social, que aumenta consideravelmente, de mês para mês, em 31 de dezembro de 1938, elevava-se a 9.333 sócios, ou seja uma grande maioria da classe, que, bem vem se apercebendo da benemerência de sua entidade de classe, pelos benefícios de tôda ordem, que distribue.

Mantém serviços de assistência aos seus associados, gratuitos uns e outros resgatáveis em módicas prestações mensais, tais como:

a) Hospedagens de associados, que procuram centros de recursos para tratamento de saúde própria ou de pessôas de suas famílias ou para tratar de assuntos de seus interêsses.
b) Funerais dos sócios ou de pessôas de suas famílias, quando não há possibilidade de fazer por intermédio da Caixa de Aposentadoria e Pensões ou da Viação [illegible].

c) Transportes de médicos e de doentes.
d) Exames de laboratórios com apreciável abatimento.
e) Exames de Raio X a preços especiais.
f) Serviços de cartório, tais como habilitações para casamentos; registos de nascimentos de sócios ou de pessôas da sua família; retificações e justificações judiciais; seguros ou pensões; providências junto aos cartórios do Estado e fora dêle, ou junto aos consulados no estrangeiro, para inscrição ou habilitação à pensão ou aposentadoria.
g) Assistência às parturientes.
h) Assistência jurídica.
i) Assistência médica, mantendo dois médicos especialistas em doenças pulmonares, especialidade essa que não existe no quadro médico da Caixa de Pensões e cujos serviços são inteiramente gratuitos.
j) Fornecimento de trajes, uniformes, fardamentos escolares, etc. para desconto em módicas prestações.
k) Encaminhamento, enfim, de quaisquer assuntos de interêsses, sem ferir as normas disciplinares.
l) Pequenos empréstimos a longo prazo, em casos de doença.
m) Assistência odontológica, para pagamento em pequenas prestações.

Mantém também, uma "Caixa de Pecúlios", cujo quadro de inscrições, nas suas três séries distintas (A, B e C) contava em 31 de maio de 1938 o número de 2.468 socios. Nessa data o fundo de reserva dessa organização elevava-se à quantia de 153:263$200, montando o valor dos pecúlios pagos até então à importância de 354:331$200.

A "Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses" edita o "ECO FERROVIÁRIO", que é seu órgão oficial, de publicação quinzenal, distribuído gratuitamente a todos os seus associados e remetido, também, a muitos centros ferroviários importantes do país.

Vão adiantados, já, os estudos para a transformação dêsse periódico em uma revista de feições modernas.

Em seu último balanço, a "Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses", apresentou um patrimônio de .... 347:278$700, que, somado ao fundo de reserva acusado pelo balanço da sua Caixa de Pecúlios, também encerrado em 31 de maio de 1938, na importância de 133:572$700, representa a soma de 480:851$400.

Receita e Despesa

Demonstração da conta "Receita e despesa", referente ao período social de 1937-1938, encerrado em 31 de maio:

RECEITA

Mensalidades	169:904$300
Juros e descontos	38:884$200
Cadernetas	121$000
Total	208:909$500

DESPESA

Vencimentos	47:042$500
Aluguéis	10:772$500
Material de expediente	4:908$800
Despesas gerais	10:453$600
"Eco Ferroviário"	20:069$900
Assistência médica	10:800$000
Subscrições	1:929$000
Móveis e utensílios — depreciação 10%	2:505$500
Outras contas	3:875$000
Saldo líquido transferido p.ª a conta Patrimônio	96:552$700
Total	208:909$500

Patrimônio

Demonstrativo do patrimônio, por exercícios sociais:

Do exercício de junho de 1931 a maio de 1932	73:976$650
Do exercício de junho de 1932 a maio de 1933	36:947$460
Do exercício de junho de 1933 a maio de 1934	30:115$190
Do exercício de junho de 1934 a maio de 1935	15:313$100
Do exercício de junho de 1935 a maio de 1936	33:510$200
Do exercício de junho de 1936 a maio de 1937	60:863$400
Do exercício de junho de 1937 a maio de 1938	96:552$700
Total	347:278$700

Serviço de Beneficência

Resumo do serviço de beneficência realizado de junho de 1937 a maio de 1938:

DISCRIMINAÇÃO	Totais por espécie
Hospitalizações	21:154$900
Hospedagens	14:715$600
Funerais	29:560$400
Transporte de doentes e médicos	6:782$000
Fornecimento de medicamentos	34:151$900
Empréstimos em dinheiro	178:351$900
Pagamentos a laboratórios	5:250$000
Pagamentos de radiografias	10:300$000
Pagamentos a médicos	25:732$000
Pagamentos a cartórios	23:848$000
Assistência ginecológica	3:700$000
Assistência juridica	2:500$000
Auxilios a instrução	8:518$800
Assistência odontológica	75:389$700
Auxilios diversos	492:801$300
Total	932:756$500

Movimento de sócios durante o ano de 1938

Existência em dezembro de 1937	8.079
Admitidos durante o ano de 1938	2.433
Desligados, por morte, demissão ou exclusão	579
Existência em dezembro de 1938	9.933

MUTUALIDADE DE FERROVIÁRIOS

A "Mutualidade de Ferroviários" é uma sociedade que, desde a sua fundação (1928) se impôs no seio da classe ferroviária, dada a orientação e idoneidade de suas diretorias.

Tendo já beneficiado grande número de seus mutuários, essa sociedade teve por norma a liquidação imediata dos pecúlios, sem formalidades, sendo de notar que muitos dêles são pagos no mesmo dia em que se dá o falecimento.

Integrada pelo número limitado de 200 sócios, apenas no curto espaço de tempo que data de sua fundação, a "Mutualidade de Ferroviários" já proporcionou aos seus associados, com despesa relativamente pequena, um patrimônio que se eleva a 130 contos de réis.

Há vivo interêsse no preenchimento das vagas que se vão abrindo, tanto que se acham inscritos mais de cem candidatos, razão pela qual é pensamento de sua diretoria organizar uma segunda série.

Tem personalidade jurídica e seus estatutos, por fôrça da lei, estão registados no Conselho Nacional do Trabalho.

Fechou seu balanço, em 31 de dezembro, com um saldo de 139:820$100.

SOCIEDADE FERROVIÁRIA DE AUXÍLIO MÚTUO

Essa Sociedade, fundada em 10 de outubro de 1931, por um grupo de ferroviários esforçados, veio também preencher uma lacuna, pois, naquela época não estava, ainda, em vigor o seguro coletivo feito posteriormente na Companhia Sul-América, e que tantos benefícios vem prestando aos ferroviários.

Estavam em pleno funcionamento a "Sociedade Amparo Mútuo" e a "Mutualidade de Ferroviários", às quais é feita referência em capítulos especiais, porém, a primeira, pela módica contribuição que cobra, (2$000 mensais), só pode fornecer um pecúlio, que varia de dois a três contos de réis, enquanto que a última, além de ter número limitado de mutuários (200), exige uma contribuição (50$000 por óbito), que não pode ser suportada por uma grande maioria de ferroviários.

Assim, a "Sociedade Ferroviária de Auxílio Mútuo", colocando-se no ponto intermediário, veio proporcionar benefícios às famílias de ferroviários.

A sua situação financeira é das mais promissoras, dispondo, em 31 de dezembro de 1938, de um patrimônio de 112:358$800.

Até 31 de dezembro de 1938, havia essa Sociedade pago 60 pecúlios.

Assim, desde a sua fundação, que é recente, pois data de 1931, amparou 60 famílias de ferroviários, em sua maioria de classe modesta, distribuindo a importância global de ..... 423:000$000.

Em 31 de dezembro de 1938, o seu número de sócios era de 921, com tendências a aumentar, dada a bôa acolhida que teve da classe ferroviária.

Elevado que seja o seu número de sócios, o pecúlio a ser pago às famílias dos mutuários também aumentará.

Paga, atualmente, o pecúlio de 8:000$000 por óbito, que poderá ser elevado até 10:000$000, de acôrdo com os seus estatutos.

AMPARO MÚTUO

A "Sociedade Amparo Mútuo dos Empregados da Viação Férrea", que conta com cêrca de 9.000 associados, fechou seu balanço, em 31 de dezembro de 1938, com um ativo real de 416:246$570.

DEPARTAMENTO DESPORTIVO

Continua em franco desenvolvimento o "Departamento Desportivo da Viação Férrea", cuja diretoria vem se esforçando para colocá-lo em nivel capaz de entrar no concêrto das entidades congêneres.

O seu número de sócios tem aumentado constantemente, fazendo prever que dentro em pouco poderá apresentar, nos meios desportivos, uma eficiência condizente com a numerosa classe que representa.

IMPRENSA FERROVIÁRIA

Circularam na Viação Férrea, com regularidade, os periódicos "O Ferroviário", que conta 19 anos de existência, e o "Eco Ferroviário", órgão da Associação dos Ferroviários Sul-Riograndenses, que já está no 8.º ano de publicidade.

ÍNDICE

97023